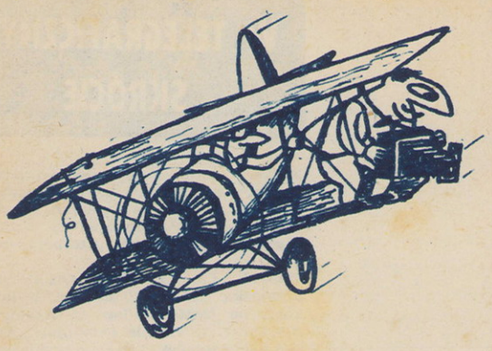


W numerze:
LOTNICZE ULICE WARSZAWY (str. 4)
•
Kapitan – żona majora (str. 5)
•
„KOS" W LIBANIE (str. 16–17)

SKRZYDLATA POLSKA

NR 3 (497) • 15 STYCZNIA 1961 r. • CENA 2 zł

W rocznicę wyzwolenia Warszawy przedstawiamy zdjęcie lotnicze Starego Miasta

Foto z albumu „Warszawa 1960" – Wyd. Arkady

Foto: A.A. MROCZEK

AEROKLUBY • RADY NARODOWE • NOWY KODEKS

JUŻ od początku 1961 r. wkraczamy w kampanię wyborczą do Sejmu PRL i rad narodowych, w której wezmą także aktywny udział lotnicy polscy. Przy okazji więc bilansowania pracy Sejmu i działalności rad w minionej kadencji, warto również zastanowić się nad udziałem rad narodowych w rozwoju lotnictwa sportowego, a przede wszystkim naszych aeroklubów regionalnych.

Nie ulega wątpliwości, że w pracy większości aeroklubów rady narodowe odegrały dość poważną rolę. Nie ma bowiem prawie aeroklubów, w których nie byłoby członków rad narodowych w składzie ich zarządów; w bardzo wielu — przewodniczący prezydiów rad są prezesami honorowymi, bądź członkami honorowymi aeroklubów, w niektórych natomiast miastach członkowie prezydiów rad — wiceprzewodniczący lub sekretarze — pełnią funkcję prezesów aeroklubów lub członków prezydiów tychże.

Już te dane mówią o tym, że w minionej kadencji rady dostrzegły bardziej niż kiedykolwiek aerokluby na swoim terenie, starały im się w miarę swych możliwości pomagać, a poprzez udział swych członków w pracach zarządów aeroklubów wpływały w dość istotny sposób na zwiększenie zainteresowania sprawami lotnictwa sportowego wśród miejscowego społeczeństwa. Z drugiej strony same aerokluby odczuły na sobie niejednokrotnie także i w sposób materialny opiekę i pomoc rad narodowych.

Wstępując więc w okres kampanii wyborczej do rad narodowych, postarajmy się przy ocenie działalności terenowych organów władzy ludowej w minionej kadencji spojrzeć i na ten odcinek pracy rad. Postaramy się zresztą jeszcze wrócić do tego tematu później i podać pełniejszy nieco bilans współpracy aeroklubów z radami narodowymi w terenie.

Teraz jednak chcemy przypomnieć lotnikom i sympatykom lotnictwa, że z dniem 1 stycznia br. wszedł w życie Kodeks Postępowania Administracyjnego, uchwalony przeszło pół roku temu przez Sejm PRL. Kodeks ten ma ważne znaczenie i dla naszej lotniczej pracy.

Obecnie każde podanie, prośba, zażalenie lub wniosek złożony przez obywatela musi być załatwiony w terminie nie dłuższym niż dwa miesiące. Każdemu obywatelowi przysługuje prawo odwołania się od decyzji niższej instancji do wyższej. W instancji odwoławczej obowiązuje już termin miesięczny. W wypadkach nie załatwienia sprawy w terminie obywatel będzie powiadomiony o przyczynach zwłoki i nowym, ostatecznym terminie. O każdym przypadku nieterminowego załatwienia sprawy musi być także powiadomiona władza nadrzędna danego organu administracyjnego.

W toku postępowania administracyjnego władze zobowiązane są do czuwania nad tym, aby obywatel nie poniósł szkody z powodu nieznajomości przepisów prawa. Przed wydaniem decyzji urząd powinien umożliwić stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów oraz materiałów i udzielić niezbędnych wyjaśnień.

Nader istotne jest postanowienie, że „nikt nie może być narażony na jakikolwiek uszczerbek lub zarzut z powodu złożenia skargi lub wniosku, albo z powodu dostarczenia materiału do publikacji o znamionach skargi lub wniosku, jeżeli działał w granicach prawem dozwolonych".

Przyjęcia obywateli w urzędach w sprawach skarg i wniosków odbywać się będą codziennie w oznaczonych godzinach. Za niezałatwienie sprawy zgodnie z przepisami kodeks przewiduje wyciągnięcie konsekwencji służbowych i dyscyplinarnych w stosunku do odpowiedzialnego urzędnika.

Nowy Kodeks Postępowania Administracyjnego stwarza więc lepszą ochronę interesów obywatela i jest dalszym krokiem w kierunku usprawnienia pracy urzędów i wszystkich organów administracji.

Dotyczy to w równym stopniu urzędów, instytucji jak i organizacji lotniczych. Istnieje więc potrzeba, aby zapoznali się z nim zarówno lotnicy jak i pracownicy lotnictwa. Chroni on bowiem lepiej interesy obywatela i usprawnia pracę urzędów.

(yy)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Jedna z azerbejdżańskich wytwórni filmowych użyła śmigłowców Mi-4 do nakręcenia czterech filmów dokumentarnych obrazujących kulturalny i gospodarczy rozwój Azerbejdżanu.

WĘGRY. Linie Lotnicze MALEV zawarły z włoską „Alitalią" umowę o komunikacji na trasie Budapeszt—Rzym, z lądowaniem w Tiranie (Albania). „Alitalia" jest pierwszym zachodnioeuropejskim towarzystwem komunikacji lotniczej, którego samoloty będą lądowały w Albanii.

CSRS. Od 2 listopada ub. r. samoloty czechosłowackich linii lotniczych CSA rozpoczęły regularne loty na linii Praha—Mediolan, raz w tygodniu.

● Dbając o podwyższanie kwalifikacji zawodowych swych pracowników, dyrekcja CSA organizuje intensywne szkolenie personelu technicznego. Z początkiem roku bieżącego szkoleniem objęto 104 osoby. Wykłady przeprowadzane są na terenie portu lotniczego Praha-Ruzyne.

ALGIERIA. Opublikowany w Kairze komunikat biura informacyjnego rządu tymczasowego Republiki Algierskiej donosi, że w dniach od 8 do 23 grudnia ub. r. zestrzelonych zostało 10 samolotów francuskich w czasie walk, jakie jednostki algierskiej armii narodowo-wyzwoleńczej toczyły przeciwko wojskom francuskim.

AUSTRIA. Linie lotnicze AUA zakupiły od amerykańskich Capital Airlines dwa czterosilnikowe, turbośmigłowe samoloty pasażerskie „Viscount-745". Maszyny te nadejdą do Austrii w lutym br. Obecnie ilość samolotów typu „Viscount", znajdujących się w służbie AUA, wzrosła do siedmiu.

● AUA przeprowadzają obecnie akcję naboru nowych stewardess, wobec rozrostu swej sieci połączeń zagranicznych. Kandydatkom na stewardessy postawiono b. surowe warunki przyjęcia.

● Ilość pasażerów przewiezionych przez AUA wyniosła w r. 1960 ponad 120 000 osób. (W r. 1959 — 72 675).

USA. Śmigłowce w coraz szerszym zakresie używane są do prac w przemyśle naftowym. Firma Petroleum Helicopters dysponuje 50 śmigłowcami, które służą do przewozu robotników z lądu stałego do wież wiertniczych na morzu, oddalonych niekiedy do 150 km od brzegu.

● Amerykański przemysł lotniczy odczuwa poważne trudności. W związku z tym, że rząd zamówił 2 200 samolotów wojskowych, czyli o 3 149 mniej niż w r. 1957, trzeba było wymówić pracę 229 000 robotników.

● Zakłady Convair w San Diego opuścił nowy typ odrzutowego samolotu pasażerskiego — Convair 990 „Coronado". Jest to jeden z najszybszych pasażerskich samolotów świata, dysponujący średnią szybkością 1 030 km/h.

TAIWAN. Dowództwo lotnictwa czangkaiszekowskiego oznajmiło, że „po ukończeniu szkolenia pilotów wszystkie dostarczone przez Amerykanów myśliwce naddźwiękowe F-100 zostały wcielone do służby w jednostkach bojowych".

WŁOCHY. Marynarka włoska otrzymała z USA części do wyrzutni pocisków zdalnie kierowanych, w które zostanie wyposażony krążownik „Garibaldi". Krążownik ten otrzyma pociski „Terrier" klasy „ziemia — powietrze".

● Rząd włoski postanowił zbudować heliporty na Sycylii, w miejscowościach: Siracuza, Caltanisetta, Trapani, Agrigento, Enna, Messina, Ragusa, Catania i Taormina.

● Linie „Alitalia" zawarły z „rządem" kongijskiej prowincji Katanga porozumienie o komunikacji lotniczej. W ruchu wewnętrznym główne skrzypce gra towarzystwo „Air Katanga", założone przez Belgów.

GWINEA. Gwinejskie linie lotnicze „Air Guinée" zakupiły w Czechosłowacji partię samolotów komunikacyjnych Avia-14 (II-14).

KONKURS

Zarządu Głównego APRL i redakcji tygodnika „Skrzydlata Polska"

SZUKAMY NAZWY DLA BALONU

ZARZĄD Główny Aeroklubu PRL i redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska" ogłaszają konkurs na nazwę będącego w budowie balonu wolnego o pojemności 600 m sześc. Warunki są następujące:

1) nazwa balonu musi być zrozumiała nawet w tłumaczeniu na obce języki, ponieważ balon jest przeznaczony do udziału w zawodach międzynarodowych;

2) nazwa nie może być krótsza niż dwusylabowa, a dłuższa niż trzysylabowa;

3) nazwa nie może obejmować pojęć państwowości (np. „Polonia");

4) nie może to być nazwa żadnego z miast;

5) nazwa nie może być sprzeczna z właściwością lotu balonowego (np. „Orzeł", „Strzała" itp.);

6) w nazwie należy unikać takich zgłosek jak: rz, sz, cz, ch, ą, ę, ł, ż, ń, ś, ć.

W konkursie może wziąć udział każdy, nadsyłając tylko na kartkach pocztowych dowolną ilość odpowiadających warunkom konkursu nazw — pod adresem Referat Balonowy Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, w terminie do dnia 15 lutego br.

Nadesłane projekty rozpatrzy i wybierze najodpowiedniejszą nazwę jury w następującym składzie:

przewodniczący: inż. **Zbigniew Burzyński**, członkowie: **Antonina Burzyńska** (sekretarz), red. **Władysław Leny-Kisielewski** prezes Klubu Publicystów Lotniczych SDP), red. **Jerzy R. Konieczny** („Skrzydlata Polska"), **Maria Wardasówna** (literatka) i mjr **Wiktor Wionczek** (szef Propagandy APRL).

I nagrodą dla zwycięzcy tego konkursu będzie **przelot pasażerski na balonie.** Ponadto wśród uczestników konkursu, którzy podadzą najtrafniejsze nazwy balonu, rozlosowanych zostanie 20 książek lotniczych.

A zatem: Wszyscy szukamy nazwy dla nowego balonu APRL! Wolne miejsce w koszu balonu czeka na pasażera — zwycięzcy konkursu ZG APRL i „Skrzydlatej Polski".

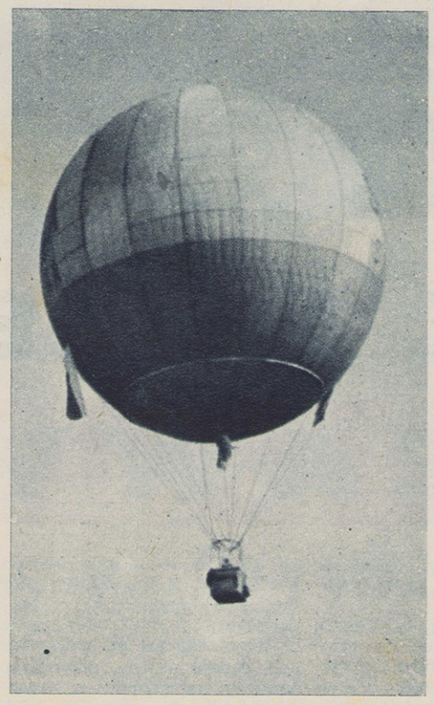


Foto z prawej: **B. Koszewski**

Lot zespołowy śmigłowców Mi-4. **Foto: WAF**

W następnym numerze czytaj m. in.: Politechnizacja na serio ⊙ Walka z decybelami ⊙ Śmierć bociana ⊙ Lotnicy polscy za granicą.

PATRONAT ZMS-u NAD AEROKLUBEM LUBELSKIM

NIEDAWNO odbyło się w Lublinie plenum Komitetu Wojewódzkiego ZMS, na którym omawiana była m.in. sprawa objęcia patronatu nad Aeroklubem Lubelskim. Sprawa ta została przedstawiona w referacie kierownika wydziału organizacyjnego lubelskiej organizacji ZMS Stanisława Worpasa, a następnie szeroko dyskutowana przez uczestników plenum.

Wszystkie wystąpienia dyskutantów cechowała duża troska o rozszerzenie dotychczasowego oddziaływania aeroklubu na całą młodzież Lubelszczyzny, a szczególnie na jej aktyw.

Trudno w tej chwili mówić o efektach tej ciekawej inicjatywy lubelskiego ZMS-u. Spodziewać się jednak należy, że przy aktywnym udziale działaczy miejscowego aeroklubu nie tylko zwiększy się udział młodzieży lubelskiej w samym szkoleniu lotniczym, ale również wzrosną wyniki sportowe lubelskich lotników, które dotąd dosyć odbiegały od wyników osiąganych w innych przodujących aeroklubach regionalnych.

Sądzimy, że inicjatywą lubelską winny się zainteresować inne aeroklubu i jej ciekawsze formy pracy propagandowej zastosować w swoich jednostkach.

(tp)

KAWIARNIA W SAMOLOCIE

WIOSNĄ ub. roku pisaliśmy o lotniczej kawiarni w Helsinkach, urządzonej w starym, wysłużonym samolocie pasażerskim. Jak się dowiadujemy, ostatnio podobny pomysł został zrealizowany w Katowicach. Dzięki staraniom Aeroklubu Śląskiego oraz Prezydium WRN w Katowicach, Polskie Linie Lotnicze „LOT" podarowały tamtejszej młodzieży samolot „Li-2", który zostanie zamieniony na kawiarnię lotniczą.

W końcu grudnia ub. roku wylądował na lotnisku Aeroklubu Śląskiego podarowany przez „Lot" samolot i po wymontowaniu skrzydeł (w celu łatwiejszego przetransportowania) został przewieziony na teren Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, gdzie aeroklubowi mechanicy zmontowali go na nowo.

Obecnie trwają prace wykończeniowe nad przystosowaniem samolotu do nowych potrzeb. We wnętrzu maszyny zostaną ustawione stoliki i krzesełka, ściany udekorowane emblematami i zdjęciami lotniczymi, zaś pod skrzydłami samolotu urządzona zostanie kawiarnia na wolnym powietrzu.

Tak więc już na wiosnę śląski Park Kultury i wypoczynku zostanie wzbogacony o nową atrakcję — kawiarnię lotniczą, która jednocześnie stanowić będzie ciekawy ośrodek propagandy lotnictwa sportowego. (tp)

OBÓZ KONDYCYJNO-WYPOCZYNKOWY KADRY APRL

WZOREM lat ubiegłych zorganizowany został w roku bieżącym obóz kondycyjno-wypoczynkowy dla kadry Aeroklubu PRL w Ładku-Zdroju. Udział w tym obozie obowiązuje wszystkich pracowników lotnictwa sportowego, zarówno zatrudnionych w ZG APRL jak i aeroklubach regionalnych, szkołach oraz zakładach naprawczych.

Celem tego zgrupowania jest przede wszystkim umożliwienie kadrze APRL racjonalnego wypoczynku, podniesienie kondycji fizycznej oraz zacieśnienie więzów towarzyskich, na które w sezonie lotnym nie zawsze jest czas. Dlatego też program obozu w Ładku obejmuje cały szereg różnorodnych rozrywek sportowych, towarzyskich oraz wycieczek krajoznawczych. Poza tym uczestnicy obozu kondycyjno-wypoczynkowego korzystać mogą nie tylko z uprawiania sportów zimowych, ale również z nauki jazdy na nartach itp.

Tegoroczny obóz obejmuje trzy turnusy, które trwać będą po dwa tygodnie w okresie od 8 stycznia do 19 lutego. (tp)

DISCOVERER 19

„Discoverer 19". — W dniu 20 grudnia ub. r. amerykańskie siły lotnicze wystrzeliły z bazy w Kalifornii kolejnego sztucznego satelitę — „Discoverera 19". Do wystrzelenia satelity na orbitę okołoziemską posłużyła 24-metrowa rakieta typu „Atlas-Agena". „Discoverer 19" o ciężarze 950 kG okrąża Ziemię w czasie 93 minut. Jego orbita przebiega nad obu biegunami ziemskimi. Do 26 grudnia ub. r. satelita przekazywał drogą radiową informacje odnośnie programu badań. Po tym terminie aparatura radiowa utraciła zdolność przekazywania sygnałów. (r)

NIE zapowiada się, aby styczeń był miesiącem w którym można wiele dokonać na odcinku lotów wyczynowych na falach stacjonarnych.

W pojedynczych dniach wystąpią wprawdzie ruchy falowe, szczególnie w rejonie Karpat i Tatr — lecz nic nie wskazuje, aby utrzymywały się one nieprzerwanie przez kilka dni z rzędu. W porównaniu z grudniem, o pięknych ruchach falowych, styczeń nosi charakter miesiąca przymusowego odpoczynku dla szybowników.

Najlepszy to czas do zastanowienia się, co należałoby unowocześnić w prognozach pogody w nadchodzącym sezonie lotniczym. Wydaje się, że czas jest najwyższy na rozpoczęcie akcji propagandowej pod hasłem: „Poznaj i wykorzystaj prądy strumieniowe (jet stream) w lotach bezsilnikowych". W pierwszej fazie nie chodziłoby bynajmniej o loty na wysokości 8—9 km, lecz o zdanie sobie sprawy przez szerokie rzesze wyczynowców, że w dniach o występowaniu prądów strumieniowych polepszają się wyraźnie warunki lotne nawet na o wiele niższych wysokościach, wskutek zasysającego efektu wiatru (patrz: „Meteorologia szybowcowa str. 45). Zatem powinniśmy już dziś nabywać umiejętności rozpoznawania chmur towarzyszących prądom strumieniowym oraz domagać się wprowadzenia do prognoz dla szybownictwa jako nowego elementu prognozy występowania prądów strumieniowych.

Kończę, bo i tak się zbytnio rozgadałem, z braku prognostycznego tematu.

prof. dr W. PARCZEWSKI

Ulica Krucza. Na dachu hotelu Grand widoczna płaszczyzna heliportu. Foto z albumu: „Warszawa 1960".

LOTNICZE ULICE WARSZAWY

ULICA warszawska. Ileż już o niej pisano. W ciągu zaledwie kilkudziesięciu lat zmieniała swoje oblicze nie do poznania. Inny charakter miała przed wojną — inny w czasie okupacji. Zawsze pozostała jednak ulicą warszawską. II wojna światowa wymazała wiele z nich z planu miasta. Przyszedł wreszcie dzień wyzwolenia, gdy warszawiacy mogli znów wrócić do swego ukochanego miasta i rozpocząć jego odbudowę. W owych dniach stycznia 1945 roku niewiele było ulic, które by wyszły z kataklizmu wojennego bez uszczerbku. Zbombardowane, spalone, wykrwawione miasto nie przypominało wcale tętniącej dawniej życiem stolicy. Znaleźli się jednak ludzie, którzy nie ulękli się ogromu odbudowy. Podjęli pokojową walkę o przywrócenie życia warszawskiej ulicy.

Przez okres 16 lat, nie tylko odbudowywano miasto ale rozpoczęto i jego rozbudowę. Powstało i powstaje wiele zupełnie nowych ulic, które noszą już znamię czasów współczesnych. Raz po raz rodzą się nowe ulice, które otrzymują nieznane przedtem nazwy — czasami udane, aprobowane przez jej mieszkańców, czasami nie. A trzeba przyznać, że warszawiacy są ludźmi, którzy pod tym względem mają wysokie wymagania. Niechaj tylko jakaś ulica otrzyma niefortunne imię, a natychmiast powstaje alarm. To samo odnosi się do zmiany nazwy ulicy. Jeśli nowa nazwa jest nieuzasadniona, nie znajduje podstaw w historii miasta, w sentymencie jego mieszkańców, to płonne są nadzieje, ażeby się szybko przyjęła. Tacy są już warszawiacy.

Ale do rzeczy. Czy społeczeństwo stolicy i ojcowie miasta pamiętają przy mianowaniu nowych ulic o naszym lotnictwie, o naszych pilotach, konstruktorach, naukowcach i działaczach lotniczych, którzy rozsławili polskie skrzydła daleko poza granicami kraju?

Okazuje się, że w tej dziedzinie nie mamy zaniedbań, choć nie można by z przekonaniem mówić o sytuacji zupełnie pomyślnej. Przykład: w Warszawie na prawie 3 tysiące ulic około 30 ma nazwy lotnicze. Jest to i dużo i mało. Ale najważniejsze jest chyba to, że mimo wszystko społeczeństwo stolicy i ojcowie miasta pamiętają o naszych sławnych lotnikach, którzy przecież jakąś cząstkę swego życia spędzili w Warszawie.

LOTNICZA OCHOTA

Te oto sprawy były przedmiotem mojej wędrówki po niektórych ulicach Warszawy. Okazało się, że najbardziej „lotniczą" dzielnicą stolicy jest Ochota. Tu właśnie spotkałem najwięcej ulic, które poprzybierały imiona naszych sławnych lotników.

Oto jedna z głównych arterii tej części miasta, Aleja Żwirki i Wigury. Dziś może jeszcze niezbyt efektowna, ale w przyszłości zaliczać się będzie do piękniejszych. Są zresztą podstawy, aby tak przypuszczać. Już w roku 1963 jej perspektywę zamykać będzie piękny, nowoczesny port lotniczy na Okęciu, a sama aleja przystroi się również budowlami o przyjemnej architekturze.

Kim są jej patronowie — nie ma potrzeby przypominać.

Aleja Żwirki i Wigury otwiera stosunkowo dużą listę lotniczych ulic Ochoty. Tuż obok niej, niedaleko Okęcia, typowa dla Warszawy sceneria. W dużej części budowniczowie dokonują ostatnich kosmetycznych zabiegów. Jeszcze w innych blokach, o kolorowych frontonach, zadomowili się już pierwsi mieszkańcy. To miniaturowe, sympatyczne osiedle utkane jest niemal ulicami lotniczymi. A więc mamy tu ulicę nazwaną imieniem jednego z naszych największych uczonych — Stefana Drzewieckiego. Światową sławę przyniosły mu przede wszystkim prace teoretyczne z zakresu budowy śmigieł. Znany aerodynamik angielski Glubert napisał kiedyś o jego pracach: „Rozwój elementarnej teorii śmigła w jej prawdziwej postaci należy przypisać pracom Stefana Drzewieckiego". Tutaj też znajdziemy ulice, którym patronują: pionier naszego lotnictwa Czesław Tański i dwukrotny zwycięzca zawodów Gordon Bennetta w latach 1933 i 1934 płk Franciszek Hynek, a dalej ulicę Stanisława Skarżyńskiego, jednego z największych asów polskiego lotnictwa, który na seryjnym samolocie RWD-5 dokonał przelotu z Europy przez Atlantyk do Ameryki Południowej.

Aby uzupełnić lotnicze ulice Ochoty, trzeba tu jeszcze dodać takie sympatyczne nazwy jak Śmigłowa, Skrzydlata, Radarowa, Szybowcowa.

Oczywiście nie tylko Ochota może poszczycić się takim repertuarem lotniczych ulic. I tak na Mokotowie, dzielnicy o bogatych przecież tradycjach lotniczych, znajdziemy ulicę poświęconą pamięci L. Idzikowskiego, jednego z pierwszych pilotów, który jeszcze w 1928 r. podjął się dokonania przelotu przez Atlantyk. Tu też spotkamy ulicę Balonową, Ikara, Lotników, Płatowcową.

Z kolei Praga może się poszczycić takimi ulicami jak Lotną, Lotniczą, Silnikową, Wigury, a Wilanów — Nawigatorów i Obserwatorów.

CZY KOSMOS TO ULICA?

Tak. Wprawdzie pod słowem Kosmos kryje się zupełnie inne pojęcie, ale nie przeszkodziło to wcale, aby nim nazwać ulicę, którą możemy znaleźć we Włochach. Nazwa ta, wprawdzie wielka i szumna, może nawet zbyt buńczuczna w stosunku do skromnej uliczki i całej naszej planety, ale ludzie żyją już intensywnie erą podróży międzyplanetarnych i na to nic nie można poradzić. Zresztą, że Kosmos, sputniki, łunniki, stacje międzyplanetarne, stały się dla nas sprawami bardzo bliskimi, rzec by można niemal powszednimi — to rzecz oczywista. Zgodnie też z tego rodzaju sytuacją mamy już i takie ulice jak Orbity i Astronautów, które przypominają, że... żyjemy jednak na Ziemi.

Do tego typu ulic należy zaliczyć również ulicę Kazimierza Zarankiewicza, pierwszego prezesa Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i wiceprezesa Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Kazimierz Zarankiewicz był osobistością znaną nie tylko w środowisku entuzjastów astronautyki ale również jako wybitny profesor Politechniki Warszawskiej. Dobrze się więc stało, że społeczeństwo stolicy dało dowód pamięci dla naszego wybitnego znawcy astronautyki, nazywając jedną z ulic Warszawy jego imieniem.

*

Ulice warszawskie. Zamykają w sobie wspaniałe karty przeszłości i budującej się przyszłości. Znajdziemy wśród nich również sławę polskich skrzydeł.. (r)

Ulica im. Drzewieckiego. Buduje się tu nowoczesne bloki mieszkaniowe.

Nie mniej piękne domy mieszkalne znajdujemy przy ul. Czesława Tańskiego. Zdjęcia: B. Koziejowska (2)

KAPITAN

Żona...

MAJORA

Do rzędu ulubionych rozrywek kpt. Andrychowskiej należy telewizja.

NIEWIELE jest kobiet w mundurach oficerskich. Jeszcze mniej jest kobiet - pilotów wojskowych. Jedną z nich jest właśnie kapitan-pilot Zofia Andrychowska.

U progu nowego roku składamy jej wizytę w macierzystej jednostce.

— Obywatelka kapitan jest jedną z nielicznych kobiet, które przywdziały stalowy mundur Wojsk Lotniczych. Jak to się stało?

— Zaczęło się w 1949 roku. Byłam jeszcze uczennicą gimnazjum, przed małą maturą. Wtedy właśnie, pamiętam, całą moją uwagę pochłonęła lektura lotnicza. Czytałam z pasją książki Polewoja, Meissnera i innych autorów. Dzięki tej lekturze lotnictwo wydawało mi się dziwnie bliskie, urzekające... Powiedziałam sobie wtedy: zostanę pilotem.

Po maturze udałam się do Rejonowej Komendy Uzupełnień z prośbą o skierowanie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Niestety, powiedzieli: kobiet nie przyjmujemy. Nie pomogły błagania i zapewnienia. Odeszłam z „kwitkiem". Postanowiłam odwołać się do Prezydenta Rzeczypospolitej. Napisałam prośbę do Bolesława Bieruta. Niebawem otrzymałam odpowiedź z Kancelarii Cywilnej: zgłosić się na badania lekarskie do Wrocławia. Pojechałam i wróciłam uszczęśliwiona. Wynik badań był dla mnie pomyślny. Pozostały jeszcze egzaminy. W sierpniu 1949 roku po raz pierwszy przekroczyłam bramę dęblińskiej szkoły.

Całe szczęście, że nie byłam osamotniona. Wraz ze mną do egzaminów przystępowały Halina Kamińska i Lucyna Bajewska. Było nas trzy, a co trzy to nie jedna. Czwartą w tej szkole była mjr Irena Sosnowska. Ale to już była major...

Przez komisje egzaminacyjne i komisję lekarską przebrnęłam pomyślnie. Odetchnęłam z ulgą. Ale nie na długo, byłam wszakże dopiero rekrutem.

Rozpoczęło się szkolenie. Sukienka poszła w kąt. Zastąpił ją mundur ćwiczebny. Żeby nam było do twarzy, otrzymałyśmy po jednym „kabeku" i masce przeciwgazowej. Wkrótce nasze, i tak nieliczne grono kobiet, opuściła Lucyna Bajewska. Nie podołała żołnierskim trudom. Zostałam tylko z Haliną.

Stwarzałyśmy przełożonym dość dużo kłopotu. Bo to i trzeba było nas oddzielnie zakwaterować i uczyć od podstaw żołnierskiego rzemiosła. Czułyśmy jednak na każdym kroku opiekę dowódców. Trzeba powiedzieć, że i koledzy byli wobec nas zawsze grzeczni i uczynni. Często ich wspominamy, a między innymi grupowego Michałowskiego i instruktora Płoskiego.

To właśnie Płoski pierwszy pokazał nam na czym polega sztuka latania. Zabierał nas kolejno do UT-2 i wywoził do strefy. Tam kręcił z nami beczki, pętle i inne figury pilotażowe. Po pierwszym locie byłam zaszokowana. Zwątpiłam w swoje siły. Ale jednocześnie pomyślałam sobie, że są jeszcze słabsi ode mnie... Dam sobie radę.

W maju 1950 roku zaczynałam praktyczne szkolenie. Odległe lotnisko, namioty, godziny wyczekiwania na swoją kolejkę — oto jak wyglądało nasze życie. Traktowano nas na równi z chłopcami.

W tym czasie zastępcą dowódcy pododdziału do spraw pilotażu był Andrychowski.

Minęło pół roku. Koledzy, a wraz z nimi Halina, powrócili do działu wyszkolenia na teorię szkolenia bojowego. Ja zaś rozpoczynałam „karierę" instruktora...

W 1950 roku nastąpiły dwa ważne dla mnie wydarzenia: zostałam promowana do stopnia podporucznika i wyszłam za mąż. Nie trudno się domyśleć... za Andrychowskiego. Od tej pory byłam służbowo podporządkowana mężowi. Latałam w eskadrze, w której on był pomocnikiem dowódcy do spraw pilotażu. Szkoliłam podchorążych, a jednocześnie uczyłam się sama. Miałam już duży nalot, gdy wyznaczono mnie na dowódcę klucza. Latałam wtedy na „Jaku-11, obecnie zaś na „Biesie".

Siedzimy w małym pokoiku Andrychowskich. Pokój wygląda jak miniaturowe muzeum lotnictwa. Na ścianach ryngrafy lotnicze, na półkach biblioteczki rzędy misternie wytoczonych z drewna modeli samolotów.

O wszechstronnych zainteresowaniach lotniczego małżeństwa mówią:

● książki — „Matejko", „Pięć wieków malarstwa polskiego", „Fotografia ojczysta"...

Kapitan Andrychowska chętnie mówi o swoich i męża zainteresowaniach pozasłużbowych.

● „Badmington" — osobliwa gra, podobna do tenisa, z tym, że można ją uprawiać na każdym wolny skrawku ziemi.

● „Moskwicz" — hobby męża, dzięki któremu żona może organizować ulubione wojaże (sama także posiada prawo jazdy).

● ...I basen kąpielowy — dodaje nasza rozmówczyni — strasznie lubię pływać.

W domu nie ma Jarka, sześcioletniego ich synka. Wyjechał z tatusiem do Warszawy. Tatuś w sprawach służbowych, a Jarek do babci. Bo gwoli ścisłości trzeba dodać, że kapitan Andrychowska **jest warszawianką.**

Czas jednak kończyć rozmowę. Dopijamy kawy i żegnamy dom lotniczej rodziny.

K. Szel.

Czy w mundurze, czy w fartuszku gospodyni, Zofia Andrychowska czuje się doskonale.
Zdjęcia: JAN LENICA

400 SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH

W miesiącu marcu ub. r. Sekcja Spadochronowa Aeroklubu Bydgoskiego rozpoczęła swój sezon pod kierownictwem instruktora spadochronowego Bohdana Porębskiego.

W blaskach wiosennego słońca często rozkwitały białe czasze spadochronów na niebie, a pod nimi — młode roześmiane twarze! Ci młodzi „komandosi" — bo tak można ich nazwać — skacząc myśleli o zdobyciu klas skoczka spadochronowego.

Dzięki wytrwałej pracy nad sobą niektórzy z nich zdobyli III klasę skoczka, jak np. Trzepacz, Skonieczny, Majerski, Nowaczyk, Nawrocki, Kurzaj, Korpal, Fikowski, Wagner, Denisiuk. Niektórzy zaś, bardziej zaawansowani, zdobyli II klasę skoczka, jak np.: Piechowicz, Witos, Kowalski Na pewno wymienieni skoczkowie nie spoczną na laurach, lecz jeszcze bardziej będą pracować nad sobą. Spadochroniarze bardziej zaawansowani często skakali na pokazach organizowanych z okazji Dni Lotnictwa w miastach województwa bydgoskiego. Należą do nich: Ryszard Paszke, Emil Witos, Eugeniusz Borgula i Andrzej Kowalski.

W drugiej połowie sezonu przeszkolenie spadochronowe ze skokami z samolotu włącznie przeszli harcerze z drużyny „komandosów" pod okiem instruktora Bohdana Porębskiego.

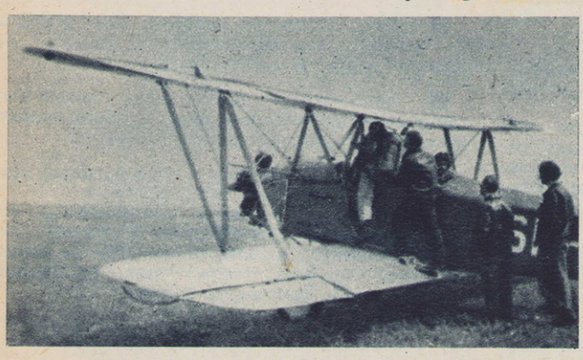
Sekcja spadochronowa liczy obecnie 40 skoczków spadochronowych, w tym 2 kobiety, które również uzyskały III klasę. W sekcji spadochronowej jest również doświadczony skoczek spadochronowy, aktualny mistrz Wojsk Lotniczych na rok 1960 kpt. Edmund Burzymowski, który ma na swym koncie 700 skoków spadochronowych. Bierze on również czynny udział w zajęciach sekcji spadochronowej. W ubiegłych latach Sekcja Spadochronowa Aeroklubu Bydgoskiego liczyła zaledwie kilku członków. Rokrocznie sekcja była na szarym końcu, ponieważ nie miała doświadczonego instruktora spadochronowego.

W ub. r. nastąpił wielki przełom w spadochroniarstwie bydgoskim. 400 skoków spadochronowych mówi za siebie, że sekcja nie przespała sezonu.

Sekcja spadochronowa w ub. r. szkoleniowym napotykała na trudności, takie jak np. brak własnej spadochroniarni, brak wyczynowych spadochronów do szkolenia skoczków po II klasie itp.

W sekcji spadochronowej jest tylko jeden wyczynowy spadochron, a i na nim nie można skakać, ponieważ zakończył się już jego okres użytkowania. A przecież od sprzętu spadochronowego w dużym stopniu zależy poziom wyszkolenia poszczególnych skoczków i ich chęć do treningu.

ANDRZEJ KOWALSKI — „ROKITA"



Ostatnie uwagi instr. Porębskiego przed skokiem, udzielane skoczkowi oraz instrukcje kierownika Aeroklubu Bydgoskiego — Mindaka — pilotowi wywożącemu skoczka.

Na marginesie jesiennego turnusu treningowego w Krośnie

OSTATNI w ubiegłorocznym sezonie lotniczym treningowy turnus w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie, który rozpoczął się 3 listopada i miał trwać do 15 listopada, został przedłużony ze względu na szczególnie niekorzystne warunki meteorologiczne i trwał łącznie 17 dni. Mimo to tylko w ciągu 5 dni możliwe były loty — w pozostałe zaś dni niskie stratusy nie pozwalały zobaczyć nawet pobliskich ruin zamku odrzykońskiego — znanego ze swego znaczenia dla literatury polskiej („Zemsta" Fredry, mocium panie?), a często i drzew przy zręcinowskiej szosie za lotniskiem. Nic dziwnego, że w tych warunkach turnus — mimo najlepszej woli i wielu wysiłków kierownictwa i instruktorów Centrum — nie mógł przynieść dużej korzyści licznie przybyłym z całego kraju uczestnikom.

Właśnie jednak ten przez nikogo — poza PIHM-em — nie zawiniony charakter przeszkód ze szczególną siłą kazał nam — uczestnikom owego, deszczowego turnusu — zastanawiać się nad problemem jak najekonomiczniejszego wykorzystania tego czasu, który niezyczliwa aura stawiała nam do dyspozycji.

Chciałbym pod adresem APRL zgłosić propozycję, która, jeżeli mogłaby być zrealizowana, poprawiłaby sytuację uczniów na turnusach, gdzie groziłby podobnie niekorzystny stosunek dni lotnych do nielotnych.

Propozycja moja zmierza w tym kierunku, aby przynajmniej na tych turnusach, kiedy pogoda ograniczy ilość dni lotnych, umożliwić kierownictwu Centrum przedłużenie w dni lotne czasu trwania lotów poza obowiązującą obecnie godzinę zwijania startu — aby mogły one trwać aż do zmierzchu, a także i w niedziele, o ile okaże się ona dniem pogodnym.

Jeśli się nie mylę, ani kierownictwo Centrum ani instruktorzy i mechanicy nie sprzeciwiliby się takiemu rozwiązaniu, mimo, że pociągnęłoby ono za sobą szereg nowych problemów organizacyjnych. Sprawa rozbija się jednak o brak funduszów na opłacenie pracy instruktorów i mechaników w godzinach nadliczbowych. Przy obecnym sposobie ustawienia płac mechaników samolotowych w Centrum, nie otrzymują oni żadnego wynagrodzenia pieniężnego za pracę w godzinach nadliczbowych, a jedynie nabywają prawa do wykorzystania odpowiedniej ilości dodatkowych dni wolnych od pracy. System ten nie zdaje egzaminu, gdyż mechanikom szybko — szczególnie w okresie turnusów LPW — nagromadza się spora ilość wolnych dni za godziny nadliczbowe i „zarabianie" dalszych przestaje zupełnie być dla nich atrakcyjne. Wynagrodzenie pieniężne za pracę w godzinach nadliczbowych zmieniłoby zasadniczo sytuację i stworzyłoby realne możliwości maksymalnego wykorzystania czasu podczas pokrzywdzonych przez pogodę turnusów.

Wiem dobrze, że moja propozycja ma poważną wadę: dla jej zrealizowania potrzebne są pieniądze, a APRL — każdy mi to powie — na ten cel ich nie posiada. Ale właśnie czy na pewno i czy w żaden sposób nie może przeznaczyć na ten cel jakiejś sumy? Może kosztem ograniczenia jakichś innych wydatków? Przecież podczas „deszczowego" turnusu tracą nie tylko uczniowie: wszystkie wydatki ponoszone w tym okresie na rzecz CWL są w pewnym sensie wyrzucone w błoto. Może więc warto dołożyć jeszcze trochę, a za to umożliwić CWL-owi spełnienie w znacznie wyższym stopniu tych nadziei, z którymi treningowcy łączą swój przyjazd doń.

Może więc warto, aby w APRL zastanowiono się, obliczono swoje możliwości i jakoś inaczej niż dotychczas ustawiono sprawy budżetowo-płacowe w Centrum — a nie tylko przyjmowano informacje o zmarnowanych przez pogodę CWL-owych turnusach do współczująco zatwierdzającej wiadomości?

PIOTR KWIATKOWSKI

Więcej zrozumienia dla młodzieży

Pragnę zabrać głos w sprawie poruszonej przez Marię Wardasównę w 43 (485) n-rze „Skrzydlatej".

Podany przez popularną pisarkę i równocześnie pilota przypadek nie jest wprawdzie typowym przykładem spotykanej na naszych lotniskach bezduszności, ale bardzo celnie trafia w przyczynę, dla której na klubowych lotniskach brak jest często młodzieży. Źródeł tej choroby jest wiele. Jedno z nich wydaje mi się najgroźniejsze, a równocześnie dające się stosunkowo najłatwiej usunąć. **Głównym powodem „odstraszenia" młodzieży jest niski poziom pedagogiczny niektórych pracowników lotnictwa, którzy „przerabiają" lotnictwo na obojętną produkcję.** Bez zrozumienia faktu, że młodzież, która nas interesuje, szuka pięknej przygody, że jest to zupełnie naturalna, a nie jak chcą niektórzy — zła cecha dzisiejszej młodzieży — trudno znaleźć wspólny język i osiągnąć wyniki w szkoleniu lotniczym czy pracy wychowawczej na lotnisku.

Młodzi ludzie chcą poza tym — jak wszyscy zresztą — trochę zwykłego ludzkiego serca, szacunku, ofiarując, gdy go znajdą, w zamian swe zaufanie, przywiązanie, gotowość do poświęceń, w jakimś stopniu nawet swe życie.

Warto, by o tym pamiętali ci wszyscy, którzy w lotnictwie z racji swej pracy mają z młodzieżą kontakt.

ANTONI CHOJCAN

KOMISJA DO SPRAW PRZEPISÓW DLA CYWILNEGO SPRZĘTU LOTNICZEGO

ZARZĄDZENIEM Ministra Komunikacji z 16 listopada ub. r. powołana została przy Departamencie Lotnictwa Cywilnego Komisja do Spraw Przepisów dotyczących Cywilnego Sprzętu Lotniczego.

Zadaniem tej Komisji jest ustalanie wytycznych do przepisów dotyczących projektowania, budowy, prób oraz eksploatacji cywilnego sprzętu lotniczego, ocena projektów takich przepisów pod względem merytorycznym i formalnym, udzielanie w tej materii wskazówek metodycznych i fachowych autorom projektów takich przepisów oraz opiniowanie przepisów opracowywanych przez organizacje międzynarodowe i obce zarządy lotnictwa cywilnego.

W pracach komisji udział brać będą przedstawiciele zainteresowanych instytucji lotniczych i rzeczoznawcy.

T. U.

Na lotnisku Centrum Wyszkolenia Szybowcowego w Lesznie. Foto: J. Pomianowski

CZĘSTOCHOWSCY HARCERZE — SZYBOWNIKAMI

CZĘSTOCHOWSKA Komenda Hufca Związku Harcerstwa Polskiego organizuje przy współpracy Aeroklubu Częstochowskiego wstępny kurs teoretyczny szybownictwa. W szkoleniu tym udział może brać również młodzież niezrzeszona w ZHP i to zarówno chłopcy jak i dziewczęta.

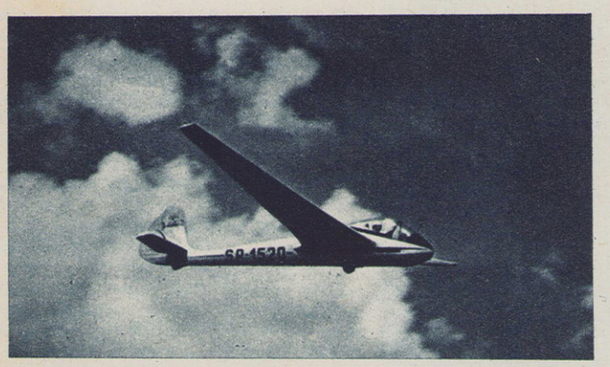
Po przeszkoleniu teoretycznym młodzi szybownicy zostaną przeszkoleni na zajęciach lotnych w okresie wiosenno-letnim. Wszyscy zainteresowani mogą zgłaszać się w Komendzie Hufca ZHP, Częstochowa, ul. Kopernika 6 w godzinach od 9 do 14.

RYCERZE BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY. Bohdan Arct. Okładkę projektował J. Grabiański. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia". Warszawa 1960. Wydanie I. Nakład 30 000 + 253 egz. Str. 294 fot. 20. Cena 20 zł.

Popularny autor przedstawił w tej książce zbeletryzowaną historię największych naszych — pokojowych i wojennych osiągnięć lotniczych. W 22 żywo napisanych rozdziałach pisze o Tańskim, Scipio del Campo, Grzegorzu Piotrowskim, Nagórskim, Kubali, Puławskim, Żwirce i Wigurze, Skarżyńskim, braciach Adamowiczach, Bajanie, Jerzym Drzewieckim, Laskowskim (zapomnianym bohaterze 1939 r.), Skalskim, Kazimierzu Burzyńskim, Horbaczewskim, Orlińskim, Kuryłowiczu, Chromym, Danielaku. Jeden rozdział poświęcony jest opisowi Centralnych Pokazów Lotniczych w Warszawie 1957 r., a ostatni krótkiemu zarysowi rozwoju lotnictwa na przestrzeni ostatnich dziesiątków lat.

Chociaż opracowanie to nie wnosi zasadniczo nic nowego do historii polskiego lotnictwa, trzeba je uznać — z punktu widzenia propagandy wśród dzieci i młodzieży — jak bardzo cenne. W sposób lekki i bezpretensjonalny zapoznaje bowiem młodego czytelnika z najpiękniejszymi tradycjami naszej aeronautyki cywilnej i wojskowej.

J. KOWNACKI



„Jaskółka-Z" w locie. Foto: B. Koszewski

ZARZĄD AEROKLUBU JELENIOGÓRSKIEGO odpowiada obywatelowi PAW

PO opublikowaniu w nr 50 Skrzydlatej Polski" z dnia 11. XII. 1960 r. artykułu pt. „Stracona fala" podpisanego pseudonimem PAW, Zarząd Aeroklubu Jeleniogórskiego czuje się zobowiązany wyjaśnić nieścisłości i niesłuszną ocenę faktów podaną w tym artykule:

Autor artykułu zarzuca działowi technicznemu AJ i pilotom winę za nie przygotowanie aparatury tlenowej na szybowcach, wiceprezesowi AJ udzielenie pracownikom „przymusowych" urlopów i zawieszenie lotów w okresie fali halniakowej nad Karkonoszami, wreszcie Zarządowi AJ nie wyjaśnienie pilotom swych decyzji. Artykuł kończy pytaniem, postawionym w jego mniemaniu w imieniu szybowników jeleniogórskich: czy piloci dla aeroklubu, czy aeroklub dla pilotów.

Jak wygląda rzeczywistość? Co się kryje za niewątpliwym faktem nie przygotowania na czas aparatury tlenowej? Czemu w okresie od 5. XII. br. wstrzymano w AJ loty? Czyżby była to bezduszność, którą zarzuca autor omawianego artykułu?

Nie wiemy (i nie pragniemy wiedzieć), kto kryje się pod pseudonimem PAW. Jeżeli pilot Aeroklubu Jeleniogórskiego, to dziwi nas, że nie zna sytuacji jaka panuje w dziale technicznym AJ. Sekcja szybowcowa posiada tylko dwóch pracowników technicznych: mechanika wyciągarkowego obsługującego dwie wyciągarki i ściągarkę oraz mechanika szybowcowego obsługującego czternaście szybowców oraz dokonującego drobnych i nawet wcale nie drobnych napraw szybowców. A, że warunki hangarowania w AJ są opłakane, ciasnota panująca w hangarze przyczynia się do wielkiej ilości drobnych uszkodzeń szybowców, które trzeba naprawiać.

Mechanik szybowcowy, kol. Drewnowski, dużo pracy włożył w osiągnięcie pięknych wyników wyszkoleniowych i sportowych szybowników jeleniogórskich i mimo nawału prac, wielkiej intensywności latania w 1960 r. (1 250 godzin, 938 startów za holem, 3 705 startów za wyciągarką, 42 nowo wyszkolonych szybowników, tj. 36 do III klasy, 5 do II klasy, 1 do I klasy; 6 340 przelecianych kilometrów), w pełni zabezpieczał działalność sekcji szybowcowej. Nie wszyscy piloci aeroklubu aktywnie pomagali mechanikowi szybowcowemu w pracy i nie należy się dziwić, że w tej sytuacji jedyny przeciążony pracą mechanik przy niedostatecznej pomocy pilotów nie zdołał przygotować w pełni szybowców do lotów falowych (dwa szybowce z tlenem były gotowe od początku sezonu falowego), tym bardziej, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że w bieżącym roku zostały skasowane używane dotychczas w aeroklubie 4-litrowe butle do tlenu i w związku z tym zaistniała konieczność całkowitej przeróbki zawieszenia butli dla zastosowania butli 2-litrowych.

Sekcja samolotowa AJ posiada również tylko dwóch pracowników technicznych: mechanika samolotowego i pomocnika mechanika samolotowego bez uprawnień (z końcem listopada zdobył on uprawnienia mechanika). W okresie letnim, gdy istniała konieczność zabezpieczenia szkolenia LPW i imprez centralnych, oddelegowano mechaników i wówczas jako jedyny uprawniony samoloty obsługiwał szef techniczny. W tej sytuacji kadrowej w dziale technicznym nieco inaczej wygląda fakt nie przygotowania aparatury tlenowej oraz fakt, że urlopowanie pracowników pociągnęło za sobą konieczność przerwania lotów.

Słuszna również wydaje się decyzja wiceprezesa AJ zmierzająca do udzielenia pracownikom urlopów: za godziny nadliczbowe przepracowane w lecie i wypoczynkowych do końca bieżącego roku, tak aby w nowym roku kalendarzowym przystąpić bez żadnych już przeszkód do przygotowań do nowego sezonu lotnego, który przyniesie na pewno zwiększone zadania.

„Przymusowość" w udzielaniu urlopów nie miała miejsca, o czym świadczy fakt przyjęcia tych urlopów przez pracowników bez protestu, mimo, że zgodnie z ustawodawstwem pracy w listopadzie nie wolno udzielić pracownikowi urlopu bez jego zgody. O przyczynach wstrzymania lotów zostali piloci poinformowani przez Zarząd AJ za pośrednictwem przewodniczącego sekcji szybowcowej po zwróceniu się pilotów z zapytaniami do zarządu w tej sprawie oraz ogłoszenia wywieszonego na tablicy ogłoszeń aeroklubu.

Zarząd AJ czuje się również w obowiązku odpowiedzieć na postawione przez Obywatela PAW pytanie: „Czy piloci dla aeroklubu, czy aeroklub dla pilotów?"; pytanie tak przypominające znane powiedzenie o tabakierce i nosie i świadczące dobitnie o stosunku autora omawianego artykułu do aeroklubu. Ze sztucznego oddzielenia pilotów od aeroklubu wynika, że Obywatel PAW traktuje aeroklub jako zespół pracowników dysponujących środkami technicznymi, swoisty zakład świadczący bezpłatne usługi na rzecz pilotów w postaci zapewnienia im latania. Tak w Aeroklubie Jeleniogórskim, a chyba i w innych aeroklubach, nie jest. Aerokluby to zrzeszenie pilotów, skoczków, modelarzy i działaczy lotnictwa, w których dla realizacji wspólnej idei latania sportowego wszyscy świadczą dla wszystkich i i wszyscy korzystają ze świadczeń wszystkich. Aerokluby korzystają z pomocy finansowej państwa, a pomoc ta jakkolwiek nieodpłatna pieniężnie dla pilotów, stwarza z ich strony obowiązek pracy społecznej na rzecz aeroklubu, a nie tylko prawa do nieograniczonych żądań i wymagań. Nie wydaje się jednak z treści artykułu i stopnia znajomości zagadnień, którymi żyje Aeroklub Jeleniogórski oraz sformułowania owego pytania, aby Obywatel PAW był aktywnym członkiem AJ, o ile w ogóle nim jest. Należy tu zaznaczyć, że artykuł Obywatela PAW został przyjęty przez szybowników AJ (których on we własnym mniemaniu reprezentuje) z dezaprobatą.

Zarząd AJ nie uważa faktu niepełnego przygotowania szybowców do lotów falowych, jak i konieczności wstrzymania lotów w okresie urlopowania pracowników, za zjawiska pozytywne w życiu aeroklubu i szuka środków zaradczych, aby tego rodzaju przeszkody w realizacji zadań usunąć. W dniu 29.XI.1960 r. Zarząd AJ podjął uchwałę o zdobywaniu przez członków AJ uprawnień technicznych i polecił kadrze instruktorskiej i przewodniczącym sekcji opracowanie planu zdobywania kwalifikacji personelu technicznego przez pilotów w roku 1961 w przekonaniu, że zwiększenie ilości członków AJ posiadających uprawnienia i umiejętności personelu technicznego pozwoli w przyszłości na realizację zasady, że zawodowy personel techniczny będzie sprawował przy obsłudze sprzętu przede wszystkim funkcje nadzoru i kierowania, a sprzęt będzie obsługiwany przez pilotów. Prosimy kolegę PAW aby, o ile jest członkiem aeroklubu, włączył się do tej akcji.

Zarząd AJ korzystał i będzie nadal korzystał ze słów słusznej krytyki ze strony aktywu, gdyż celem krytyki jest naprawianie zła; krytyka nieżyczliwa, która mija się z prawdą, złośliwie komentuje i wypacza fakty, czyni tylko zło przez wprowadzenie w błąd opinii publicznej.

Niniejsze wyjaśnienia niech służą właśnie wyprowadzeniu lotniczej opinii publicznej z błędu co do sytuacji w Aeroklubie Jeleniogórskim.

Zarząd
Aeroklubu Jeleniogórskiego

POCZTA LOTNICZA

JAKĄ MAM WYBRAĆ SZKOŁĘ

Włodzimierz Treć — Ksawrów woj. Łódź. Władku, zwróć się do Aeroklubu Łódzkiego — Łódź, Piotrkowska 78, który skieruje Cię do modelarni, gdzie będziesz mógł budować modele latające. Również w tym samym aeroklubie, gdy będziesz już w szkole średniej i ukończysz 16 lat, możesz szkolić się na pilota.

Zapytujesz jaką szkołę powinieneś wybrać po ukończeniu 7 klasy. Jest to trudny problem dla wszystkich uczniów kończących szkołę podstawową.

Jak pokierować dalszą nauką, aby w przyszłości być zadowolonym ze swojego wykształcenia i wykonywanej pracy? Do jakiej szkoły mam pójść, aby urzeczywistnić swoje marzenia? Takie pytania zadaje sobie na pewno niejeden z Was. Ci, którzy są zdecydowani związać się w przyszłości z pracą w lotnictwie, często zwracają się do nas z prośbą o informacje o szkołach średnich typu lotniczego. Szkoły średnie o charakterze lotniczym są u nas w kraju tylko dwie: Technikum Budowy Silników Lotniczych we Wrocławiu i Technikum Mechaniczno - Elektryczne w Rzeszowie. Obydwa technika przygotowują przede wszystkim **do pracy w przemyśle lotniczym.** Podobnie jak do innych techników obowiązują egzaminy wstępne, a uczniowie mogą się ubiegać o internat i stypendia.

Powstaje pytanie, czy jeśli ktoś pragnie pracować w lotnictwie musi koniecznie ukończyć te szkoły. Nie. Istnieje jeszcze szereg innych możliwości. Na przykład absolwent szkoły podstawowej może pójść do liceum lub technikum (najlepiej typu mechanicznego). Podczas nauki w szkole średniej może zacząć się szkolić na pilota w aeroklubie. Z chwilą ukończenia szkoły średniej i otrzymaniem świadectwa dojrzałości (matury) przed chętnym otwierają się bardzo duże możliwości. A więc może pójść na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej, do Państwowej Szkoły Technicznej przy TBSL we Wrocławiu. Wreszcie olbrzymie perspektywy otwiera przed maturzystami wojsko — oficerskie szkoły lotnicze: Techniczna Oficerska Szkoła Radiotechniczna i Wojskowa Akademia Techniczna.

A więc w sumie każdy młody chłopiec ma w zasadzie duże możliwości pracy w lotnictwie, wybór szkoły czy uczelni pozostawiamy jednak Wam.

Leszek Polek — Kraków. — Rysunki Wasze nie nadają się do publikacji. (r)

ODPOWIEDZI INŻYNIERA

Henryk Księżyk — Piekary Śląskie. Barwy smug dymów wleczonych przez odrzutowce na pokazach zależą od składu chemicznego ładunków dymotwórczych, tzw. smugaczy umieszczanych na samolotach. (w)

Zygmunt Puchalski — Goszczyń k. Grójca. Nic nam nie wiadomo o tym zdarzeniu. (w)

SZKOŁA ZAWODOWA NIE WYSTARCZA

Jan Karlicki — Elbląg. — Piszecie, że ukończyliście Szkołę Zawodową, a zatem możecie ubiegać się o przyjęcie do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych (TSWL), która szkoli mechaników lotniczych. Tak, ale Wasze wykształcenie nie wystarcza do przyjęcia do OSL.

ZAPOZNAJMY SIĘ

Peter Kurz — Berlin — Henenwinkel Lindenstrasse 13 oraz Wolfgang Görner — Karl Marx-Stadt, C1 Augustusburger Strasse 100/III z NRD pragną nawiązać korespondencje na tematy lotnicze z kolegami polskimi.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

tę broszurę przesyłamy kolegom: F. Przybylskiemu — Kowalewo Pom., W. Rosie — Świdnica Śl., J. Waleckiemu — Katowice, Z. Piotrowiczowi — Sobiałkowo woj. poznańskie. **Ryszar Dziobas — Toruń, Zdzisław Pokrywczyński — Białogórzyno woj. Koszalin.**

E. Zadłużny — Morąg. Sądzimy, że znajdziecie tam wszystkie informacje, o które nas prosiliście.

KALENDARZ INFORMATOR

SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWY NA 1961 R.
Cena 25 zł

Obowiązujące znaki drogowe ● Informacje techniczne ● Naprawa i obsługa samochodów oraz motocykli ● Kalendarium i poszerzony notatnik ● Okładka plastykowa z przegródkami na dokumenty.

Nowa, bardzo przejrzysta i czytelna mapa samochodowa Polski.

Na odwrocie mapy znajdują się różne informacje i adresy stacji Technicznej Obsługi Samochodów, stacji benzynowych (CPN), punkty Motozbytu oraz tablice odległości drogowych pomiędzy większymi miastami Polski.

Każdy posiadacz Kalendarza może wziąć udział w konkursie z cennymi nagrodami (motocykl, motorower, rower z silniczkiem, silnik do kajaka itp.).

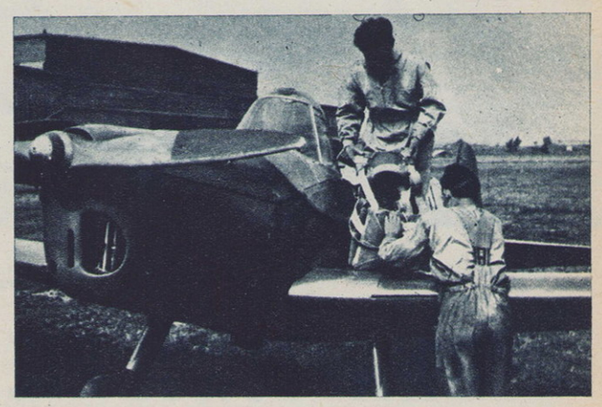
KALENDARZ INFORMATOR

służy Ci w każdej chwili tysiącem informacji i wskazówek technicznych!

Do nabycia w księgarniach „Domu Książki" i kioskach „RUCHU"

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

W Aeroklubie Warszawskim. Zaczynają się loty treningowe. Foto: B. Koszewski



Pokaz „lotu" na Link-trenerze w CWL-u. W kabinie szef działu technicznego APRL objaśnia działanie symulatora uczestnikom kursu technicznego.

DWA TYGODNIE DOSWIADCZEŃ W KROŚNIE

PAWEŁ ELSZTEIN

Zdjęcia — autora

KROSNO nad Wisłokiem ma przedziwny urok. Jedzie się tu zawsze z radością, a wraca z żalem, że pobyt trwał tak krótko. Krosno dla lotników to nie tylko miasto i urocze jego okolice, to przede wszystkim aeroklub, Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL i warsztaty lotnicze. Dziwią się krośnianie: skąd wzięła się ostatnio „moda na Krosno"? Bo jak się okazuje, wszelkiego rodzaju zawody i kursy lotnicze tu najczęściej są organizowane. Powodzenie Krosna może mieć różne przyczyny, ale jedna wydaje się być bezsprzeczna: CWL jest jednym z większych ośrodków Aeroklubu PRL i powinien być jak najlepiej wykorzystywany w ciągu całego roku, stąd słuszne decyzje Zarządu Głównego organizowania tu imprez, spotkań i kursów.

Jeśli chodzi o kursy, tak zwane doszkalające, to ogólnie rozróżnić można by takie, które zieją nudą, są prowadzone ospale, aby jedynie wypełnić „obowiązek". Mogą być również kursy interesujące, ciekawie prowadzone, takie po których człowiek czuje potrzebę i zapał do dalszej nauki. Pierwszy typ kursów jest, niestety, dość często spotykany, a przez słuchaczy bardzo szybko zapomniany. Drugi typ kursów raczej był nieznany i można było jedynie snuć przypuszczenia, że może gdzieś tam takie kursy idealne istnieją.

Proszę zwrócić uwagę, że piszę wyraźnie — „był nieznany", bo co tu dużo mówić, byłem właśnie na idealnym (moim zdaniem), najprawdziwszym kursie zorganizowanym przez APRL w dniach od 4 do 17 grudnia ub. r. w CWL-Krosno. Kurs przeznaczony był dla szefów wyszkolenia (dwa tygodnie) i dla szefów technicznych (jeden tydzień) aeroklubów regionalnych.

Na czym polegała odrębność tego kursu, że mianować go trzeba idealnym? Przede wszystkim dlatego, że odrzucono stare schematy, według których, jak wiadomo, wyznaczało się wykładowców, nie zawsze będących wybitnymi specjalistami w danej dziedzinie, którzy mogli jedynie ogólnie zreferować „zadany" temat, ale nigdy nauczyć bądź zachęcić do dalszej nauki. Poza tym uatrakcyjniono zajęcia rozszerzając ich tematykę, która dawniej zacieśniona była wyłączenie do spraw ogólno-administracyjnych, przepisów i techniki. Można bowiem długo mówić, na przykład o nowoczesnych spadochronach, rysować pięknie ich kształty na tablicy, ale pożytek z takiego wykładu będzie połowiczny. Jeśli natomiast zademonstrować te spadochrony w oryginale, powiedzieć zaś tylko to co jest niezbędnie konieczne, wówczas temat „nowoczesne spadochrony" zostanie na pewno lepiej przyjęty przez słuchaczy. Rewelacji w tej metodzie, zwanej poglądową, właściwie nie ma, wystarczy tylko ją jak najczęściej stosować.

Przyjrzyjmy się choćby z grubsza tematyce kursu, który rozpoczyna zapewne nową erę szkolenia dokształcającego. Obok tematów takich, jak np.: sytuacja międzynarodowa, ocena pracy wyszkoleniowej za rok 1960, wymiana doświadczeń szybowcowych z mistrzostw świata 1960, znalazły się tematy podawane zupełnie po raz pierwszy. Oto sławny pedagog i historyk kultury, prof. dr Bohdan Suchodolski z Uniwersytetu Warszawskiego, mówi o zagadnieniach wychowawczych w pracy z młodzieżą. Autor znakomitej pracy „O pedagogikę na miarę naszych czasów" prowadzi interesujący wykład ze specjalności wielce użytecznej dla naszych instruktorów _ wychowawców młodzieży lotniczej.

A sztuka i piękno otaczającego nas świata, czy warto o tym mówić na kursie fachowym? Okazało się, że warto, tym bardziej gdy mówi o tym z głęboką znajomością rzeczy redaktor A. Wysocki. Któż może lepiej zapoznać słuchaczy ze sportem balonowym, jak nie inż. Zbigniew Burzyński, ze spadochronami specjaliści tej klasy co kpt. Dulla, kpt Szwedziuk i Liczbiński, ze sprzętem szybowcowym konstruktorzy z SZD, a o historii lotnictwa polskiego członkowie Klubu Seniorów przy APRL.

Słuchacze kursu mieli zatem możność zapoznania się ze wszystkimi rodzajami lotnictwa i ich obecnym stanem, od modelarstwa począwszy (był referat inż. A. Trzcińskiego i pokaz lotów modelu zdalnie sterowanego). Mogli także w bezpośrednich wzajemnych kontaktach wymienić cenne doświadczenia ze „swojego podwórka". Bardzo znamienne były na przykład spotkania szefów technicznych z wyszkoleniowcami. Okazało się, że dużo jest spraw spornych, a wszystko łatwo stosunkowo można usprawnić. O doniosłości pracy szefa wyszkolenia na jednym z takich spotkań ciekawie mówił prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, wspominając jak w jednym z aeroklubów, w którym wyszkolono około 30 pilotów, przestano się nimi potem interesować. Rezultat: pilotów tych po prostu skreślono ze stanu, gdyż „zgubili się" po drodze. Szef wyszkolenia wzmiankowanego aeroklubu nie reagował w ogóle na ubytek własnoręcznie wyszkolonych ludzi, będących — jak to określił prezes — zaledwie materiałem na stuprocentowych pilotów. Takie metody szkolenia

Tu w Krośnie była jedyna okazja obejrzenia z bliska sławnego szybowca „Zefir-II". Zainteresowanie, jak widać, duże.

„w próżnię" nie przysporzyły sławy szefowi wyszkolenia i nie mogą mieć w ogóle miejsca.

Dopiero podczas trwania kursu lotnicy nasi mogli zapoznać się szczegółowo ze wspaniałym „Zefirem II", dostarczonym specjalnie przez SZD. Tu dopiero piloci samolotowi mogli nacieszyć się widokiem nowego polskiego płatowca sportowego M-4, zbudowanego całkowicie z metalu, zaopatrzonego w trójkołowe, chowane podwozie. Płatowiec ten, nadzieja aeroklubów (która to już nadzieja? — nie pomnę), czeka obecnie na silnik, aby rozpocząć się mogły obloty fabryczne. Przy okazji oglądania M-4 nasi akrobaci samolotowi tęsknie wzdychali dając w ten sposób znać konstruktorom, jak bardzo brakuje specjalnego samolotu akrobacyjnego, który umożliwiłby start na mistrzostwach świata i gdzie moglibyśmy walczyć na dobrym polskim sprzęcie o najlepsze miejsca.

Z entuzjazmem przyjęto wiadomość, że w roku 1961 poszczególne aerokluby otrzymają nowe szybowce, w tym „Foki" i „Muchy - Standard", a prawie wszystkie ośrodki szkoleniowe symulatory lotu (Linktrenery) do doskonalenia pilotażu bez widoczności.

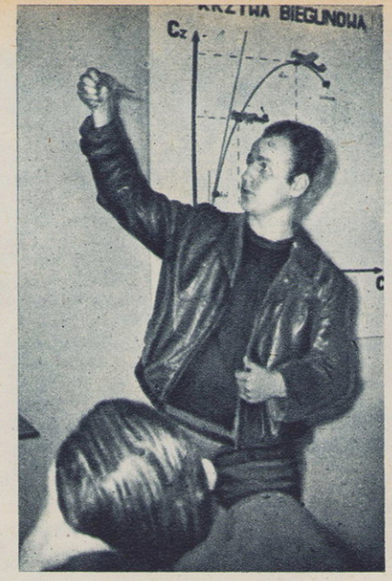
Na symulatorze zainstalowanym w CWL odbyłem za namową szefa działu technicznego APRL jeden lot na wysokość około trzech kilometrów. Lot zakończył się niestety morderczym korkociągiem, zlikwidowanym chyba dopiero dwa metry nad ziemią (!) dzięki uczynnej pomocy kilkudziesięciu widzów (czytaj: szefów technicznych), którzy bardzo donośnymi głosami korygowali mój karkołomny pilotaż. Z nieuszkodzonej kabiny wysiadłem jednak zdrów i cały, a tego samego chciałbym życzyć moim 40 instruktorom — i ich uczniom w bieżącym sezonie.

Jak widać z kilku zaledwie wybranych przykładów, kurs był ciekawy. Uczestnicy również ocenili go wysoko, mimo kilku głosów, że tempo było zbyt duże (8 godzin dziennie). Na przykład szef wyszkolenia z CWL-Krosno Aleksander Sojka (dodajmy — pilot sportowy z pierwszą licencją wydaną po wojnie) z uznaniem wyraża się o kursie; szczególnie cieszyły go nowe formy i tematyka wykładów. Twierdzi, że dużo osobiście skorzystał. Wypowiedź tę można nazwać typową, bowiem wszyscy słuchacze twierdzili, że czas spędzony na wykładach nie był zmarnowany i rozszerzył znacznie zasób wiedzy o tym co posiadamy w lotnictwie sportowym.

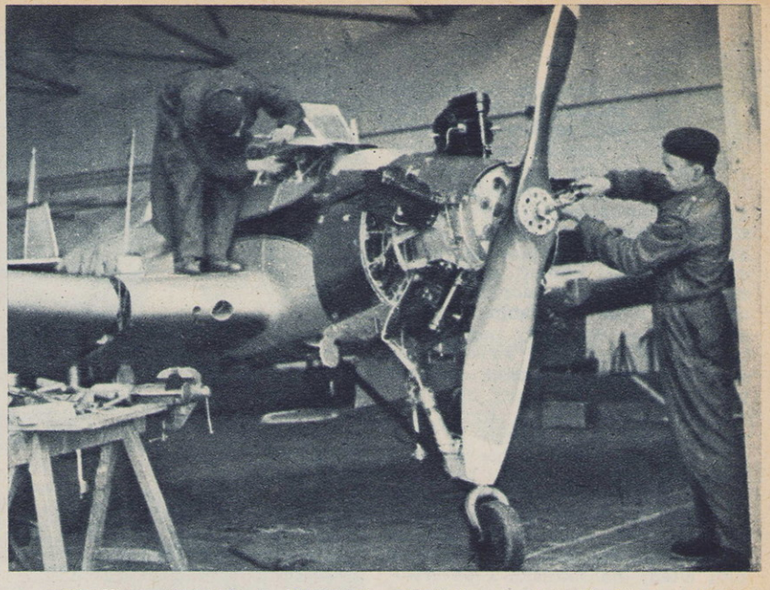
Obecnie trzeba tylko życzyć, aby wiadomości zdobyte przez szefów zostały przekazane instruktorom w poszczególnych aeroklubach. Wówczas będzie można powiedzieć, że kurs krośnieński spełnił pokładane nadzieje.

Na zakończenie kilka uwag krytycznych: słaba oprawa propagandowa, a więc brak szerokiej informacji dla prasy i radia o kursie istnej kopalni wiadomości lotniczych. Brak poza tym było dokumentacji, fotograficznej, bodaj dla celów „pamiątkowych", spotkań ze sławnymi pilotami (np. z literatem i pilotem J. Meissnerem w Domu Naftowca), nowego sprzętu itp.

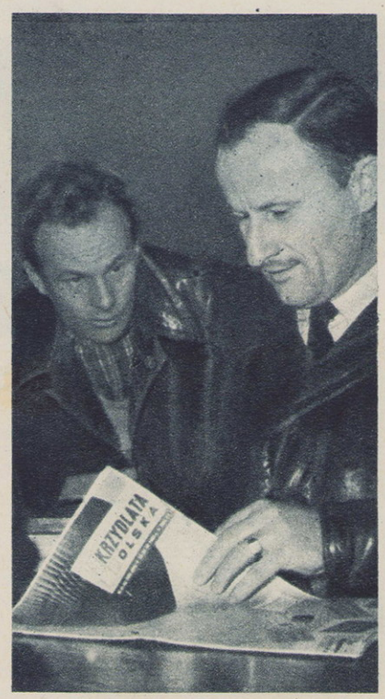
Jeśli dodać do tego nieobecność (jak na złość) przedstawicieli „Skrzydlatej" w pierwszej, najciekawszej bodaj części kursu, będziemy mieli pełny obraz kilku błędów popełnionych przez brak koordynacji (tak to chyba trzeba nazwać) poszczególnych wydziałów Aeroklubu PRL.



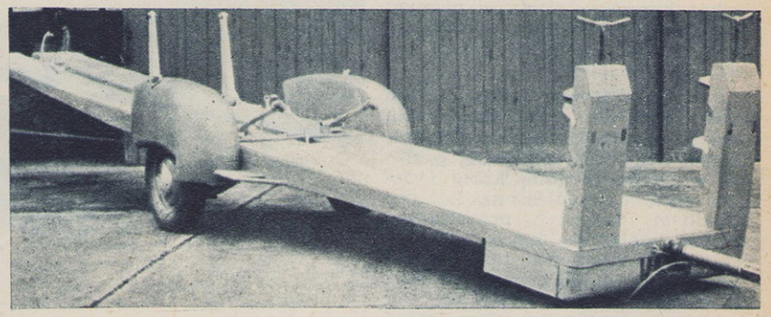
Stanisław Kasperek, uczestnik Mistrzostw Świata w akrobacji samolotowej, objaśnia poszczególne fazy nowych figur akrobacji przy pomocy modelu.



„Junak-3" po remoncie w lotniczych zakładach naprawczych. Teren zakładów obecny i znajdujący się w budowie zwiedzili dokładnie uczestnicy kursów doskonalących. Musimy bowiem wiedzieć co posiadamy i jakie są możliwości napraw. Może wówczas mniej będzie niepotrzebnych awarii...



A po wykładach — zajrzyjmy do nowego numeru „Skrzydlatej", mówią Roman Gajos (z prawej) i Józef Dankowski.



Niby zwykły wóz transportowy, a jednak i on wzbudza zainteresowanie uczestników obu kursów nowoczesnością rozwiązań konstrukcyjnych. Na takim wozie transportowane są „Zefiry".

Zasłużone i wysłużone „Junaki-3" pragną już odpoczynku... Z prawej: Roman Gajos, w środku Józef Dankowski.

Jedna z nadziei aeroklubu, M-2, demonstrowany często na wystawach lotniczych. Może jego następca, M-4, będzie miał więcej szczęścia do lotów?
Foto: W. Książek

Rys. JANUSZ GRABIAŃSKI

ZOSIA i „ŻURAW"

JERZY ZARĘBSKI

OD tamtych chwil na lotnisku w Lisich Kątach minęło już chyba z dziesięć lat, a mimo to, ile razy — tak jak teraz — popatrzę późnym wieczorem przez okno z mego szóstego piętra na zimną tarczę księżyca i przemykające na jej tle ciemne trzepki chmur, czuję jeszcze w sobie echo uczucia, jakie ogarnęło mnie w kabinie „Żurawia", gdy — wyrwany nagle z lotu prostego — runął ku oświetlonej bladą poświatą ziemi. Jest mi trochę wstyd, że nawet dziś nie mogę wyeliminować z treści tego wspomnienia oplątującego je strachu, ale cóż, człowiek nie jest bohaterem. Ot, po prostu przeżycie to wyżłobiło trwały ślad w mej pamięci i na to nie ma rady. Jedynym chyba usprawiedliwieniem mógłby być dla mnie fakt, że ci co byli wtedy na lotnisku i obserwowali lot, przeżyli sekundy trwogi nie mniejszej niż moja. Może nawet większej, gdyż mogli tylko stać z zadartymi w górę głowami i zaciskać kurczowo dłonie w niemym oczekiwaniu na epilog, a mnie się przynajmniej wydawało, że coś robię, aby się ratować.

A więc — byłem jeszcze niczego sobie młodym człowiekiem. Na świecie panowała jesień, chłodna, nieprzyjazna. Od zmierzchu, odziany w ciepłą futrzaną kurtę i takież spodnie, tkwiłem na lotnisku okolonym lasami i przeklinałem własną inicjatywę, która spowodowała, iż przyjechałem tu, aby zrobić „mocny, męski reportaż z nocnych lotów szybowcowych za wyciągarką" (przytaczam słowa mego naczelnego, wypowiedziane przy ekspediowaniu mnie w drogę).

Skusiła mnie niecodzienna, bądź co bądź, sceneria takiego kursu: noc, szybowce, lasy, atmosfera pewnego napięcia, sama nowość pomysłu, no i zwykła ambicja reportera, który odchorowałby fakt wysłania do Lisich Kątów kogoś innego i przepadek tematu. Miałem poza tym nadzieję, że uda mi się samemu przelecieć, co byłoby nie do pogardzenia. Dawno już przecież nie latałem. Choćby na pasażera.

Jak na nocną porę — była godzina jedenasta — widno było nad podziw, niczym na scenie teatru: akcja odgrywa się wprawdzie zgodnie z treścią sztuki w nocy, ale — wszystko bracie widzisz dokładnie, no bo... umowność jest rzeczą świętą. Rolę chytrych reflektorów spełniał „tysy", jakby chciał dorównać słońcu. Dwoił się i troił, wysyłając na ziemię istną lawinę swych srebrzystych promieni. Można by szpilkę znaleźć w wyrudziałej trawie.

Monotonnie warczał silnik wyciągarki, oddalonej gdzieś hen na skraju lotniska. Który to już z rzędu szybowiec odprowadzam smętnym wzrokiem, ostro z zadartym dziobem kadłuba pnący się hen ku księżycowi na kilkaset metrów wysokości, aby po wyczepieniu linki zatoczyć nad lotniskiem szeroki krąg i wylądować zgrabnie obok świetlistej drogi wyznaczonej długim szeregiem lamp. Wszystko działo się tak sprawnie, tak gładko, że aż... usypiająco. Wrażeń, na Boga, wrażeń potrzebuję! Do kitu z takim grzecznym przedstawieniem! Z czego tu robić sensację, pieprzyk, szlagier?!..

— A może byście się tak, redaktorze, przelecieli?

Obok mnie stał kierownik kursu, Remigiusz. Doświadczony instruktor, pilot wyczynowy, chłop nadzwyczaj uczynny, dobry organizator i natura gorączkowo-twórcza.

— Tak, tak, dajcie się przelecieć redaktorowi, bo zmarzł na kość — dobiegł głos Andrzeja.

— Niech zazna nieziemskiej rozkoszy w „Żurawiu" — deklamował ktoś leżący na trawie obok wózka startowego.

— Redaktorze, redaktorze!!! — darł się któryś grubym wesołym głosem — Mam do sprzedania tytuł reportażu: Bogom nocy równi. Dobry, co?

Do licha, przecież stałem się nagle ośrodkiem zainteresowania. Czy to ze złośliwości, czy z sympatii?

Popatrzałem trochę nieswój na otaczające mnie twarze. Wyglądały bardzo przyjemnie, biła z nich spokojna, przyjemna życzliwość. Uśmiechnąłem się z ulgą. Ano, znamy się przecież już kilka lat. Z rezygnacją i bez protestów potraktowali kiedyś moje pierwsze napęczniałe wykrzyknikami i mrożącymi krew w żyłach opisami reportaże, zżyli się z widokiem chudej gęby i wielkich okularów, a gdy dziś od czasu do czasu spotykamy się na jakimś lotnisku — traktują jak starego przyjaciela. Nigdy im nie mówiłem, jak to mi właśnie imponuje, jaki jestem z tego dumny.

— Poleci pan z Zosią. Czy pan już gotów?

Zosia właśnie podchodziła do naszej grupy. Musiała już wcześniej wiedzieć o tym, że dostanie mnie na jeden lot jako pasażera, gdyż od razu gestem ręki wskazała mi stojącego w pobliżu „Żurawia" i ruszyła przodem pierwsza w jego kierunku. Byłem zadowolony. Znałem ją jako doświadczoną szybowniczkę i instruktorkę jednego z większych aeroklubów.

— Byczo jest — pomyślałem sobie i raźno pobiegłem do „Żurawia".

Sprawne, troskliwe dłonie pomogły mi wleźć do przedniej kabiny, wygodnie się w niej usadowić i zapiąć pasy. Słyszałem, jak z tyłu Zosia kwitowała krótkim: tak, dobrze, uwagi wypowiadane przez Remigiusza.

Zawarczała wyciągarka. Szybowiec drgnął, potem ruszył z miejsca, szybko nabierając prędkości. Startowaliśmy w prostej linii na księżyc. Jakże niesamowicie wyglądała ziemia: jak srebrna pustynia, jakby dno jakiejś gigantycznej, wypełnionej skamieniałą lawą niecki. Przez moment zastanawiałem się, czy czuć się tak jak w nocy, czy jak w dzień — tak było jasno. Wówczas jeszcze nie było mowy o sputnikach, ale gdy dziś oceniam swe ówczesne odczucie podczas pierwszych chwil lotu, to wypada mi na to, iż czułem się — nieświadomie — jak jednoosobowa załoga kosmicznej stacji wchodzącej na orbitę: trochę nieziemsko, trochę... niepewnie. Pewności siebie dodawała mi myśl, że przecież z tyłu siedzi Zosia, świetna pilotka.

Co tu gadać, uspokoiłem się, zagapiłem w okrągłą tarczę księżyca, po prostu rozmarzyłem. Dlaczego jednak tak długo nie odczepiamy się? Ano, ostatecznie Zosia wie co robi.

Szybowiec nagle przeszedł do lotu prostego. Aha, uwolniliśmy się od linki, dobra jest. Taak, teraz sobie popatrzymy, najpierw w prawo, potem w lewo. W kabinie było tak jasno, że przyszła mi do głowy myśl, iż mógłbym wyciągnąć z kieszeni kurtki notes i zapisać garść wrażeń, na gorąco. Nabrałyby wagi.

Zaczęliśmy skręcać w lewo. Zrobiło się teraz w kabinie trochę ciemniej. Księżyc miałem już za plecami. Monotonnie huczało powietrze rozdzierane przez skrzydła i kadłub „Żurawia".

Wtedy odczułem silny wstrząs. Co, u licha, się dzieje? Maszyna drgnęła dosłownie tak, jakby dostała odłamkiem z działa przeciwlotniczego. Zgłupiałem. Z tyłu, od Zosi, nie słyszałem nic specjalnego. Siedziała cicho na swym miejscu i jak by nigdy nic dalej kierowała gratem. E tam, nie będą jej pytał co to jest, gdy sama się nie odzywa — postanowiłem. Przez myśl mi nawet nie przeszło, co mogło być powodem gwałtownego wstrząsu, który — jak mi już coś zaczęło podszeptywać — był właściwie nie wstrząsem, a raczej szarpnięciem do dołu.

Trrach! Trrach!!

Znów, dwukrotnie, w kilkusekundowych odstępach czasu coś szarpnęło „Żurawiem". Aż stęknęła nieszczęsna maszyny. W głowie odczułem niemiłe łupnięcie. Wstrząsy były równie silne jak pierwszy.

Otwierałem już usta, by zapytać Zosię, co to wszystko ma znaczyć, gdy...

O, ten moment będę pamiętał do końca życia. Szybowiec pchnięty jakąś potworną siłą, runął dziobem w dół. Szarpnięcie było tak silne, że na chwilę straciłem oddech, po prostu zatkało mnie. Ujrzałem jak ziemia z przerażającą szybkością przybliża się wprost ku mej twarzy, rośnie, olbrzymieje, zdaje się pochłaniać nas w swe czeluście. Z szeroko otwartymi oczami wpatrywałem się w nią, jak zahypnotyzowany. Jeszcze dwieście metrów, jeszcze sto pięćdziesiąt, jeszcze...

Błysk świadomości: Linka! Cholera, linka! Wiedziałem już co się stało. Mózg pracował z niebywałą jasnością. Z powodu zacięcia się zaczepu pilotka nie mogła uwolnić szybowca od linki łączącej go z wyciągarką. Obsługa wyciągarki, widząc co się święci, odcięła linkę awaryjnie, dając nam tym samym szansę ratunku, ostatnią. Zosia wiedziała o tym od razu, ale nie mówiła nic nie

chcąc dodawać mi strachu. Z hustającym się kilkusetmetrowym odcinkiem stalowej linki zwisającej od kadłuba — lecieliśmy nad skrajem lotniska. Linka, oczywiście, zaczepiła po drodze o parę krzaków wyrywając je z korzeniami — stąd pochodziły wstrząsy.

Wiedziałem już wszystko. Oto teraz linką omota się tam na dole o jakiś większy chojak, a my lecimy na zbitą twarz. Bez ratunku. Pojąłem to w jednym błysku świadomości.

Teraz dobiegł z tyłu krzyk. To przecież krzyczy Zosia:

— Ciągnij!! Ciągnij gałkę!! Prędzej!

Jej głos zanikł w piekielnym gwiździe prującego do ziemi jak myśliwiec szybowca. Uchwyciłem mocno gałkę wyczepu i zacząłem szarpać, ile sił. Jedną, potem obiema rękami.

Jedno pragnę stwierdzić: bałem się, ale nie odczuwałem paniki, zamroczenia. Nic z tych rzeczy. Miałem całkowitą jasność umysłu, który pracował tak precyzyjnie, tak szybko jak nigdy dotąd. I to było chyba najgorsze, bo wiedziałem, że zostaje mi z życia — być może — tylko parę sekund, parę nerwowych, przyspieszonych oddechów, a obraz rozpędzonej ku mnie ziemi będzie mym ostatnim za życia widokiem.

Czy prawdą jest to co pisze większość zawodowych literatów, że w ostatnich sekundach życia człowiek niejako kartkuje je od początku do końca, zdążając wykonać to od A do Z? Nie wiem. Wiem tylko dobrze, że człowiek do ostatka chce się ratować, nie ma czasu na rozmyślania, chce żyć wbrew logice. Człowiek umie działać do ostatniego tchu. Nie waha się, walczy zawzięcie, wykorzystuje wszelkie możliwe jeszcze środki prowadzące do ocalenia. Czyni to uparcie, z konsekwencją, drogo sprzedaje swe życie.

(Zosiu, czy słyszysz? Przecież ja o tobie to piszę. Tyś wcześniej niż ja znała grozę sytuacji. Panowałaś nad nią, panując przede wszystkim nad sobą. Gdy ja jeszcze się nie orientowałem o co chodzi, ty już szykowałaś się do walki. Nie ulękłaś się, dzielna dziewczyno).

Nie zamykałem oczu. Pamiętam, że czułem tylko, iż jest mi smutno. To tak się umiera? Dziwny, gorzki smak. Ale nie moja to jeszcze widać była kolej...

Na pięćdziesiąt metrów od ziemi Zosia zdecydowanym ściągnięciem drążka sterowego wyrwała maszynę z nurkowania — wyrwała też kadłub „Żurawia" z cholernej linki, która, ach jakiż cwaniak dziewucha, zluzowała w pikowaniu po to, aby mieć miejsce na ten decydujący o, jej i moim życiu zryw, regulaminowy, z głową, sensem, pełną świadomością.

Ostry zakręt nad samą ziemią. Wyrównanie, zwiększenie prędkości, szum trawy o płozę, już siedzimy. Na samym skraju lotniska.

Z drugiego końca biegną do nas ludzie. Są jeszcze dość daleko. Odpinamy pasy, wychodzimy z maszyny. Przez chwilę stoimy obok siebie, ramię w ramię, oparci plecami o skrzydło. Nic nie mówimy. Zosia wreszcie odzywa się ochrypłym głosem:

— Zapaliłabym.

Daję jej papierosa. Szukam po wszystkich kieszeniach zapałek. Mam, trę jedną, potem drugą, trzecią. Łamią się. Widzę, że ręce trzęsą mi się jak w febrze. Udaje mi się jedną zapalić. Przy jej świetle patrzę na twarz Zosi, zmienioną, skurczoną, z zapadniętymi oczami. Zaciągnęła się, a potem spytała, czy zdaję sobie w pełni sprawę z tego, że ktoś nam darował życie.

W OSŁONIE WARSZAWY

MEDARD KONIECZNY

Poniżej drukujemy fragment wspomnień podpułkownika rezerwy pilota Medarda Koniecznego, byłego zastępcy dowódcy I pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", który opracował Kazimierz Sławiński. Wspomnienia ukażą się nakładem wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej.

GDY wracaliśmy z odprawy, od strony frontu dobiegało głuche dudnienie artylerii. Jeszcze było ciemno na dworze, a Tałdykin już rozpoczął odprawę pilotów. Wiedzieliśmy, że nadchodzą dla pułku wielkie dni. Mamy oto wziąć udział w wyzwoleniu Warszawy.

Stolica państwa dla obywatela to nie tylko miasto, gdzie urzędują centralne władze państwowe. Stolica jest jednocześnie symbolem. Jest sztandarem dla wojska. Prawie w każdej wojnie najzaciętsze walki toczą się o stolicę, choć nie zawsze ma to sens operacyjny. Zajęcie przez wroga stolicy jest przeważnie jednoznaczne z upadkiem państwa. Warszawa w historii Polski odegrała wielką rolę. Upadek stolicy w powstaniu kościuszkowskim był jednocześnie upadkiem państwa polskiego, zajęcie Warszawy przez Paskiewicza we wrześniu 1830 roku zakończyło powstanie listopadowe. Kapitulacja we wrześniu 1939 roku stała się początkiem hitlerowskiej okupacji. Na krótko odzyskana wolność w okresie powstania 1944 roku stała się grobem Warszawy. Mieliśmy zdobywać ruiny i zgliszcza, ale symbol pozostał symbolem. W parę miesięcy później znalazłem się w Berlinie. Do dziś nie wiem, co przeżywałem bardziej emocjonalnie — styczniowe wyzwolenie Warszawy, czy majowy upadek Berlina.

Dzień 16 stycznia 1945 roku był dniem zwycięstw na wszystkich odcinkach. Pancerne armie wbiły się głębokimi klinami w teren zajęty przez wroga, a armie piesze szły w pościgu za nieprzyjacielem. Dywizje I Armii walczyły już na przedmieściach stolicy.

Przed południem pułk szturmowy otrzymał zadanie zaatakowania Niemców w Sochaczewie. Osłaniać miała jedna eskadra myśliwska. 27 szturmowych Iłów przedstawiało znaczną siłę uderzeniową. Z osłoną 12 samolotów myśliwskich była to już niemała powietrzna armada, groźnie sunąca na północny zachód. Wisłę przelecieliśmy pod Karczewem. Na drugim brzegu Niemców już nie było, po szosach ciągnęły długie kolumny naszych wojsk podążających na Warszawę. Pod Włochami i koło Ożarowa łtukły się jeszcze ostatnie niemieckie oddziały.

Na szosie Warszawa — Błonie — Sochaczew panował istny przekładaniec. Niemieckie kolumny piechoty pomieszane z taborami i artylerią, to znów czołówki pancernych armii radzieckich, ostrzeliwujące cofających się Niemców. Zbliżaliśmy się do Sochaczewa. Na przedmieściach coś się paliło. Szturmowcy zeszli na 200 metrów — my krążyliśmy nad nimi na wysokości 500 metrów. Zaraz pójdą do ataku. Tak się jednak nie stało. Niespodzianie otrzymaliśmy meldunek z punktu dowodzenia, że do Sochaczewa wjechały własne czołgi. Okrążyliśmy więc miasto. Istotnie na ulicach stały znajome nam sylwetki radzieckich czołgów T-34. Dowódca rozpytywał o dalsze rozkazy.

— Wyszukać cel i zbombardować go! — podała ziemia.

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

Jaki na lotnisku przyfrontowym. Foto archiwalne

W OSŁONIE WARSZAWY – dokończenie ze str. 11

Z Sochaczewa biegną dwie szosy, jedna na Łowicz—Łódź, druga na Gąbin—Gostynin. Dowódca szturmowców zdecydował się szukać celu na szosie gostynińskiej.

Szturmowe samoloty w szyku kluczami leciały nad osią prostej jak strzelił, szerokiej szosy. Chodząc esami mieliśmy ją raz z prawej, raz z lewej strony. Na szosie było pustawo, od czasu do czasu spotykaliśmy jedynie nieduże kolumny, niegodne zaatakowania ich przez duży zespół.

Zacząłem się już denerwować, że jak tak dalej pójdzie, to nic nie spotkamy. Trzeba było lecieć raczej szosą na Łowicz. W powietrzu też nie widzieliśmy celów dla naszych kaemów i działek. Tuż pod Gąbinem zobaczyliśmy coś, co uradowało nasze serca: długą ponad 1,5 kilometra kolumnę samochodową. Wśród tej mocno bezładnie posuwającej się karawany widzieliśmy samochody ciężarowe i osobowe, parę bodajże pancernych, pojazdy cywilne i inne. Na pewno było to niemieckie tatałajstwo, uciekające z Sochaczewa, a może i z Warszawy.

Na widok groźnie sunącego zespołu Iłów osłanianego z góry myśliwcami wśród szkopów wybuchła panika. Niektórzy wyskakując z pojazdów pędzili w stronę zarośli, inni usiłowali zjechać samochodami w pole. Nie zazdrościłem im, za chwilę będą tu jatki. Ze względu na długość kolumny dowódca szturmowców podzielił zespół na dwie grupy. Jedna zaatakowała czoło, a druga ogon kolumny. Zaczęły krążyć dwie potężne karuzele. Obrony przeciwlotniczej prawie nie było. Zaledwie tu i ówdzie błyskał ogień cekaemów. Ja ze swoim zespołem krążyłem po dużej elipsie, przyglądając się egzekucji na szosie. Tak bowiem należało określić to co się działo na ziemi. Celne pociski działek i kaemów zapalały samochody jeden po drugim, wybuchy bomb wyrzucały wraki pojazdów na pola. Szturmowce uganiały się po polach za pojedyńczymi Niemcami. To już nie była regulaminowa, przepisowa karuzela, to był jakiś diabelski młyn. Szturmowców poniosły nerwy, każdy z samolotów działał na własną rękę.

Nas też zaczynał ogarniać bojowy wigor. Doszedłem do wniosku, że w powietrzu nikogo nie spotkamy i wydałem rozkaz do atakowania Niemców. Zwinne Jaki, niczym jastrzębie, rzuciły się w stronę kolumny. Braliśmy odwet za wrzesień, za kacety, za okupację, za powstanie. Pomiędzy uciekającymi Niemcami mogli być urzędnicy aparatu okupacyjnego, policjanci i gestapowcy, ale mogli być też i niemieccy cywile. Niestety, prawa wojny są okrutne i ci również musieli ponosić karę za zbrodnię Hitlera.

Pędziłem wzdłuż szosy, piorąc ze swej broni pokładowej do każdego celu, który znalazł się w promieniu rażenia. Co chwila naciskałem spust, posyłając krótkie serie w samochody i grupki Niemców. Gdy kolumna się kończyła, zawracałem i uważając, aby nie zderzyć się z jakimś szturmowcem lub myśliwcem, zaczynałem pracę od początku. Tak długo, aż umilkły moje koemy i działka. Przestraszyłem się — nie było już amunicji. Okazało się, że takich było więcej. W górze krążyła już spora grupa samolotów z wystrzelaną do ostatniego naboju amunicją. Usiłowałem wraz z dowódcą szturmowców zaprowadzić porządek, przyjąć szyk. W eterze panował jednak nieopisany rozgardiasz. Gadali wszyscy, jeden przez drugiego. Rosyjskie słowa przeplatały się z polskimi, ktoś się chwalił na cały świat, że zapalił dwa samochody, inny obwieszczał, że ma ich na rozkładzie trzy.

— Władowałem całą serię w strzelający karabin maszynowy — ryczał jeden z moich pilotów.

Jeżeli to wszystko słyszy Tałdykin, w Zadybiu wygłosi niewąskie kazanie. Nareszcie udało nam się opanować pilotów. Utworzyliśmy szyk i lotem na małej wysokości, chyłkiem, niczym dzieci które coś przeskrobały, polecieliśmy w stronę lotniska.

Na szczęście Tałdykin nie podsłuchał naszych rozmów i nikt nie rozpytywał się dlaczego wróciliśmy z pustymi ładownicami.

17 stycznia 1945 roku została wyzwolona Warszawa, a 19 stycznia osłanialiśmy pierwszą na ruinach stolicy defiladę Wojska Polskiego.

Wspomnienie o locie Ułoczkina

BYŁO to w 1910 roku, czyli 50 lat temu. W pewnym mieście pod Kijowem, pięknego majowego dnia, zapanowało ogromne poruszenie w całym gimnazjum: idziemy dzisiaj wszyscy na pole wyścigowe, gdzie słynny pilot rosyjski Utoczkin ma dokonać lotu pokazowego na aeroplanie. Słyszeliśmy już coś niecoś o samolotach, że to jest taka maszyna, która unosi się w powietrze z człowiekiem i lata, ale nigdy tego nie widzieliśmy. Starzy natomiast ludzie mówili, że to jakieś bajki lub oszustwo.

Zainteresowanie zapowiedzianym lotem było ogromne; chłopcy już od dwóch dni o niczym innym nie mówili, jak o oczekiwanym pokazie. Czy to rzeczywiście prawda, że człowiek może latać? Nauka i książki poszły w kąt.

Wreszcie nastał długo oczekiwany dzień. Ustawieni w pary idziemy na miejsce pokazu. Pole wyścigowe, gdzie miał się odbyć pokazowy lot, znajdowało się na przedmieściu miasta, tak że trzeba było przejść kilka kilometrów, ale nikt nie marudził, nie narzekał na szybki marsz — wszyscy szli żwawo i ochoczo. Im bliżej pola pokazowego, tym więcej ludzi, dorożek, furmanek — całe miasto spieszyło, aby zobaczyć na własne oczy ten nowoczesny cud techniki.

Dochodzimy do pola; mrowie ludzi, a ruchem pieszym i konnym regulują starsi koledzy — uczniowie klas wyższych z żółtymi opaskami na ramieniu. Zazdrościmy im tej funkcji, widząc, jak wszyscy bez słowa sprzeciwu spełniają ich rozkazy, jak oni, przejęci swoją funkcją, regulują ruchem, ustawiają widzów, nie puszczają dorożek i furmanek do samego pola.

Nareszcie i my zostaliśmy ustawieni i to tak szczęśliwie, że znajdowaliśmy się na jakimś wzniesieniu, a całe pole było przed nami, jak na dłoni. Naokoło mrowie ludzi, lecz wcale ich nie widzieliśmy — cała uwaga była skierowana na środek pola, gdzie znajdowała się owa tajemnicza maszyna, która ma unieść człowieka w powietrze. Sylwetka aeroplanu wyraźnie odbija się na tle zielonej murawy i zdaje się nam, że to jakiś potwór oplątany mnóstwem drutów: widać coś, jakby jakieś skrzydła, przed nim wiatraczek, a wśród tych drutów pudło z silnikiem i siedzenie dla człowieka. Obok samolotu krzątają się jacyś ludzie, widocznie mechanicy, a sam pilot w cyklistówce i skórzanej kurtce coś majstruje przy maszynie. Oczy wszystkich śledzą każdy jego ruch i w nerwowym napięciu oczekują, kiedyż nareszcie nastąpi lot.

W pewnej chwili z silnika pokazał się dymek, rozległ się donośny warkot, a wiatraczek z przodu maszyny zaczął się szybko kręcić. Tłum się zakołysał i zamarł w oczekiwaniu.

Po kilku minutach pracy silnika wsiadł do samolotu lotnik. Napięcie dochodziło do zenitu.. Silnik pracował raz ciszej, raz głośniej. Mechanicy biegali naokoło maszyny, coś poprawiali, dotykali, pasowali. W pewnej chwili zobaczyliśmy, iż cały tłum, zgromadzony wokół maszyny rozpierzchł się na wszystkie strony jak stado wróbli. Silnik powtórnie zaryczał i maszyna wolno, a potem, kołysząc się na boki, coraz szybciej zaczęła toczyć się po murawie. W pewnej chwili oderwała się od ziemi i zaczęła coraz wyżej szybować w powietrze.

Ludzi ogarnął szał. Podniósł się ogłuszający krzyk: — Leci, leci! Czapki, kapelusze, laski poleciały w powietrze. Chłopcy skakali z radości, a samolot z warkotem szybował coraz dalej. Cóż to za wspaniały widok. Człowiek nie idzie, nie jedzie, a leci jak ptak!

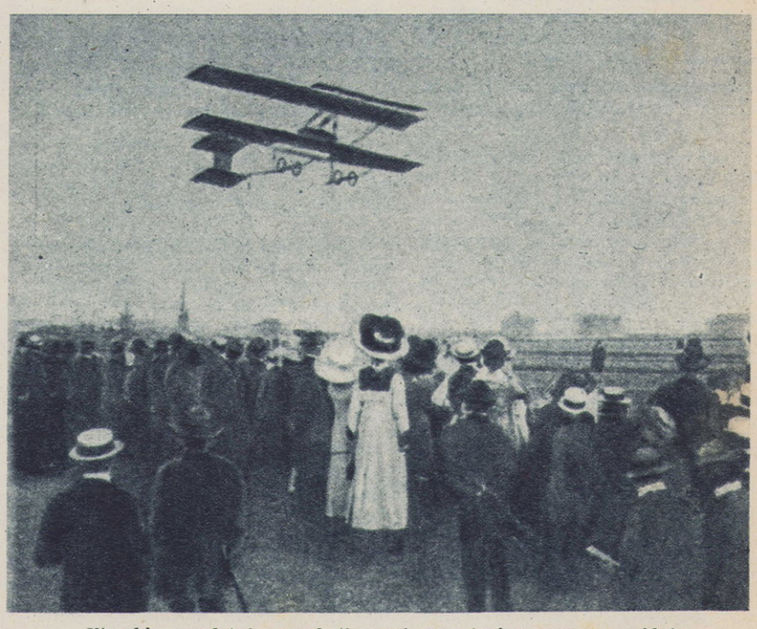
Nagle z przerażeniem zobaczyliśmy, że maszyna Utoczkina zatrzymała się, jakby zawisła w powietrzu, silnik zaterkotał jeszcze parę razy i zamilkł.

Wszyscy rzucili się w stronę samolotu. Tysiące ludzi biegło do lotnika. A on uśmiechnięty, podniecony, z trudem wyplątywał się z otaczających go drutów. Nie zdążył zeskoczyć na ziemię, a już wyleciał w powietrze, podrzucony przez rozentuzjazmowany tłum. Jak później opowiadał — lot na aeroplanie był bezpieczniejszy od takiego lotu.

Jak się okazało, samolot nie mógł dalej lecieć, gdyż pilot, kierując maszynę pod słonnce, nie zauważył przewodów telefonicznych i zawadził o druty, zawisając na nich. Na szczęście ani lotnikowi ani maszynie nic się nie stało.

Chociaż lot ten trwał bardzo krótko, jednakże zrobił na nas ogromne wrażenie — udowodnił, że człowiek może latać i że to nie są jakieś bajki czy czary. Ten pierwszy lot pozostał nie jednemu w pamięci na całe życie. Dowiódł on nam, że postęp i technika nie znają granic, a myśl ludzka jest niewyczerpana w swoich pomysłach.

KSAWERY BUTKIEWICZ



Ułoczkin przelatuje przed tłumami rozentuzjazmowanych widzów. Zdjęcie archiwalne

MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"
NR 28 1961

SILNIKI MISTRZOSTW ŚWIATA (II)

Mgr inż. JULIAN FALĘCKI

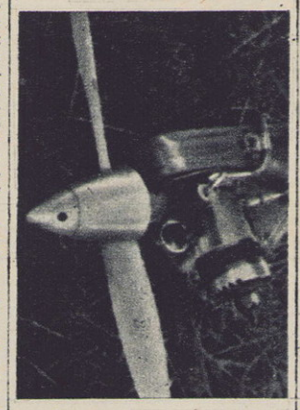
(DALSZY CIĄG Z NR 26)

Cox Olympic-15 jest to jedyny wysokowyczynowy silnik amerykański klasy 2,5 cm³ produkowany seryjnie (w Ameryce obowiązuje inny podział pojemności niż u nas). Na Mistrzostwach startowali z Olimpicami Winn — Nowa Zelandia (13), Bousfield — Kanada (19), Czepa (22) i Hörman (37), Australia oraz Blanchard — USA (30) z prototypowym egzemplarzem, w którym wlot mieszanki do karteru sterowany był zaworem obrotowym.

Aby osiągi poszczególnych egzemplarzy silnika były jednakowe, wymiary geometryczne elementów mających znaczenie dla pracy silnika — kanałów i okien cylindra, głowicy, gaźnika — muszą się mieścić w wąskich granicach. Dlatego w Olimpicu wszystkie zasadnicze części silnika są całkowicie obrabiane mechanicznie. Oczywiście jest to opłacalne dopiero przy dużej produkcji (koszty oprzyrządowania).

Dane techniczne: pojemność skokowa 2,45 cm³. Średnica cylindra D-14,85 mm. Skok S-14,12 mm. S/D-0,952, ciężar 117 G. Zapłon od świecy żarowej, płukanie krzyżowe. Wlot mieszanki sterowany zaworem sprężystym. Wał korbowy na łożyskach kulkowych. Tłok płaski.

Opis konstrukcji: karter duralowy obrabiany całkowicie, z przodu mieści dwa łożyska kulkowe. Wał korbowy wykonany ze stali stopowej zaopatrzony w przeciwwagę. Cylinder stalowy z integralnymi żebrami przykręcany jest do karteru na gwint. Dwa okna wylotowe szerokości 11,5 mm otwarte przez 140° obrotu wału korbowego i dwa kanały przelotowe szerokości 8 mm frezowane na głębokość 1 mm, otwarte w ciągu 120° obrotu wału. Tłok stalowy szlifowany posiada na 2/3 długości odstopniowanie, w celu zmniejszenia powierzchni przylegania. Dno tłoka płaskie. Korbowód stalowy zakończony kulką łączącą go z tłokiem. Tłok otwiera w okolicy ZZ wlot pod kątem przez 90° obrotu wału. Głowica cylindra duralowa, wkręcana w cylinder na gwint z integralną świecą żarową. W wypadku uszkodzenia spirali wymienia się całą głowicę. Gaźnik o dyszy 5 mm średnicy z trzema promieniowymi otworkami doprowadzającymi paliwo. Do otworków paliwo dopływa pierścieniowym kanałem wykonanym na zewnątrz gaźnika, przy czym jego ilość regulowana jest igłą. Zawór sprężysty z brązu berylowego okrągły, z dwoma występami, ustalany pierścieniem rozprężnym. W celu zabezpieczenia przed dostawaniem się zanieczyszczeń pod zawór, na wlocie do gaźnika umieszczono gęstą siatkę.



Silnik OS Max II-15 Amerykanina Millera. Widoczny przewód do ciśnieniowania zbiornika, wyprowadzony z tyłu karteru oraz przewód odpowietrzenia służący do unieruchomiania silnika (przez zalanie gaźnika).

Osiągi (pomiary wytwórcy): paliwo Thimble Drome racing; temperatura 31,5°C, śmigło Nylon 8„x4" 15 000 obr/min. Power 7„x6" 16 750 obr/min. Plasticote 8„x6" 13 100 obr/sek. Plasticote 9„x3" 13 650 obr/min. Plasticote 8„x3" 16 750 obr/min. Top Flight 7„x4" 18 600 obr/min. wg „Model Aircraft" moc. max. wynosi 0,34 KM przy 17 000 obr/min.

Dzięki właściwemu doborowi pasowań i doskonałemu wykończeniu powierzchni współpracujących możliwe było zupełne wyeliminowanie docierania, które jest zastąpione 60 sekundową pracą na bogatej mieszance. Silnik prototypowy miał wlot sterowany przy pomocy zaworu obrotowego w kształcie bębna (podobnie jak w silniku super Tigre 10 cm³). Korpus zaworu wykonany z nylonu. Moc większa od silnika seryjnego.

OS Max II-15, silnik tego typu stosowali Amerykanie Conover (1) i Miller (12) w wersji przerobionej oraz Green — Australia (24) seryjny.

Dane techniczne: pojemność skokowa 2,47 cm³. Średnica cylindra D-15,2 mm, skok S-13,7 mm S/D — 0,898 ciężar 100 G. Zapłon od świeży żarowej, płukanie pętlicowe. Wlot mieszanki przez wał korbowy łożyskowany na panewce. Tłok z deflektorem.

Opis konstrukcji: karter odlany pod ciśnieniem ze stopu Al z brązową panewką wału. Wał korbowy ze stali stopowej, hartowany. Średnica wału 9 mm, otwór sterujący wlot mieszanki prostokątny, długości 10 mm, otwór dla przelotu (w wale) 6,5 mm. Średnica czopa korbowego 4 mm. Wał ma przeciwwagę. Cylinder ze stali ulepszonej cieplnie z integralnymi żebrami. Okno płuczące zajmuje 120° obrotu otwarte w ciągu 110°, okno wylotowe szerokości 140° obrotu otwarte przez 130° obrotu wału. Dodatkowo w ścianie tłoka i cylindra znajduja się dwa otwory średnicy 4. przepuszczajace mieszankę z wnętrza tłoka do kanału płuczącego. Tłok lany z żeliwa z deflektorem. Sworzeń tłokowy pływający średnicy 3,5 mm z brązowymi wkładkami. Korbowód ze stopu lekkiego z panewką brazowa. Ciężar tłoka ze sworzniem i korbowodem 7,5 G. Głowica cylindra odlewana ze stopu Al z brazową wkładką pod świecę, przykręcane 6 śrubami, z których dwie służą do mocowania cylindra. Gaźnik o średnicy otworu 9 mm lub 6 mm (z wkładką).

Osiagi w wersji seryjnej (pomiar miesięcznika „Model Aircraft"): paliwo — 50% alkoholu metylowego, 25% nitrometanu, 25% oleju rycynowego, świeca OS Nr 5 (1,5V spirala platynowa, zimna, z krótkim gwintem). Wkładka w gaźniku 6 mm temp. 18.3°C. Moc maksymalna 0.268 KM przy 15 500 obr/min.

Modyfikacje stosowane przez Amerykanów miały na celu polepszenie współczynnika napełniania. Gaźniki bez wkładek wypolerowane, czasy otwarcia okien powiększone. W jednym z silników zmieniony kształt karteru płuczącego przez wyklejenie go kitem plastykowo-metalowym. Ze względu na duże średnice gaźników — zbiorniki ciśnieniowe ciśnieniem pobieranym z tylnej ścianki karteru (otwór 0,17 mm). W celu zatrzymania silnika otwiera się odpowietrzenie zbiornika. Ze śmigłem plastikowym 8„x4" (średnica 203 mm, 101 mm skok) prędkość obrotowa na ziemi około 16 000 obr/min.

MVVS 2,5-R, jest to typowy silnik stosowany do modeli szybkich na uwięzi. Konstrukcja bardzo wyrafinowana, wzorowana na Doolingu 29. Startował z nim najlepszy z Czechów na Mistrzostwach (17 miejsce) — J. Czerny.

Dane techniczne: pojemność 2,47 cm³, średnica cylindra D — 15 mm, skok tłoka 1 — 14 mm S/D — 0,935. Ciężar 146 G. Zapłon od świecy żarowej, płukanie pętlicowe. Wlot mieszanki sterowany tarczą. Wał korbowy łożysko-

WAŻNE SPROSTOWANIE

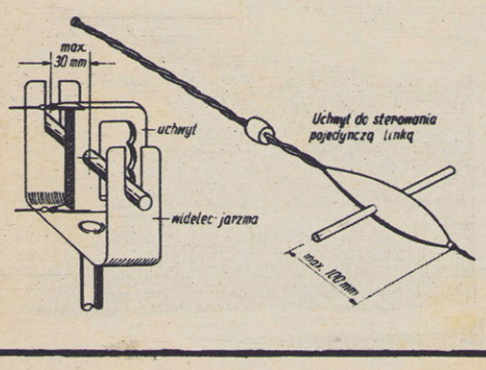
Do mojego sprawozdania z obrad CIAM w Brukseli w numerze 23 „Modelarza Lotniczego" z dn. 4.XII.1960 r. wkradły się dwa dość zasadnicze błędy, które prostuję, gdyż mogłyby one skierować przygotowania do nadchodzącego sezonu na niewłaściwe tory.

1) Rysunek uchwytu do sterowania modeli na uwięzi nie był opracowany przeze mnie. Jak łatwo zauważyć, nie zgadzał się on z opisem, gdyż był to wzór uchwytu, który obowiązywał poprzednio, a obecnie został właśnie wycofany. Niżej zamieszczam rysunek prawidłowy.

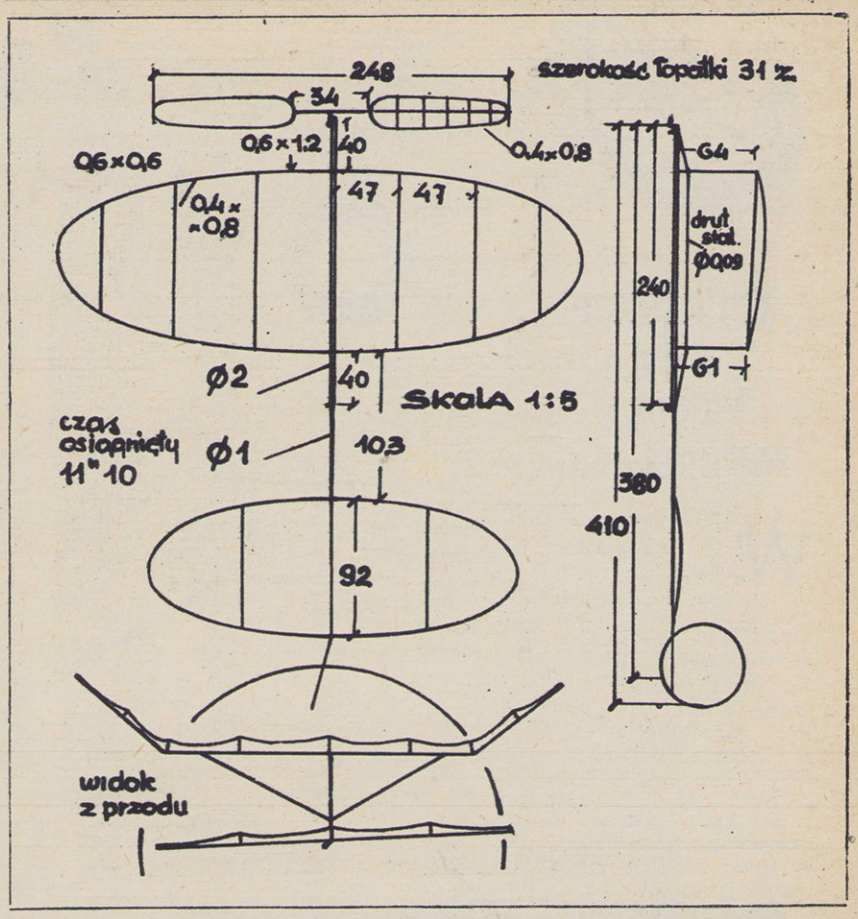
2) W punkcie, gdzie jest mowa o standardowym paliwie, na skutek błędu korektorskiego napisano, że tankowanie odbywa się „przed kontrolą komisji". Ma być „pod kontrolą komisji".

Przy okazji nieoficjalnie informuję, że wszelkie modyfikacje kodeksu sportowego podane w moim sprawozdaniu obowiązywać będą u nas już w sezonie 1961 r. Aerokluby otrzymają przed sezonem nowe wydanie Kodeksu Sportowego z wprowadzonymi poprawkami.

A. TRZCIŃSKI



POLSKIE MODELE LATAJĄCE



ZAWODY MIKROMODELI W 1960 R.

ZAWODY mikromodeli we Wrocławiu, zorganizowane dnia 21. XI.1960 r., zostały przez wielu modelarzy zlekceważone, a przecież w przyszłym roku będziemy mieli mistrzostwa świata w tej klasie! Odbędą się one w Anglii. Doświadczenia z zawodów wrocławskich powinny dać rezultaty w eliminacjach do mistrzostw świata. Sądzę, że odbędą się one również we Wrocławiu, gdyż Hala Ludowa doskonale nadaje się do tego celu. Zawodów mikromodeli nie było u nas kilka lat, lecz wyniki osiągnięte w tym roku mówią o tym, że modelarze śledzili rozwój tych lekkich modeli. Modele mogły latać znacznie dłużej, gdyby były doregulowane.

Osobiście wykonałem swymi modelami zaledwie kilka lotów regulacyjnych, natomiast inni zawodnicy jeszcze mniej. Nie wystarczy mieć rekordowy model, wyjąć go z paczki i od razu osiągnąć wynik, nawet gdy kiedyś ów model latał świetnie. W wielu przypadkach modele były mało sztywne i następowały silne odkształcenia się kadłuba, jego skręcanie, co z kolei skręcało skrzydło. Oczywiście lot wówczas nie mógł być właściwy, szczególnie w fazie początkowej, kiedy guma jest silnie skręcona i model powinien osiągnąć znaczną wysokość. Wysokość jest potrzebna, by guma wykręciła się do końca, co tylko w niewielu przypadkach miało miejsce.

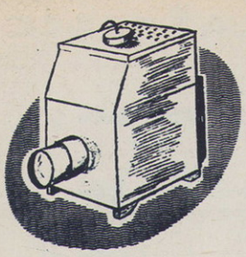
Mało było dobrze dobranych śmigieł. Np. u Dihma w jednym z modeli guma wykręcała się prawie na pułapie, a model miał taki nadmiar mocy, że leciał pionowo do góry. Zresztą model ten należał do najlżejszych. Mój model miał tę wadę, że latał w zbyt ciasnych kręgach, a także miał za małą średnicę śmigła, które zbyt szybko się rozkręcało. Oczywiście model był za ciężki. W ogóle duże modele latały lepiej niż małe.

Do ciekawych należał duży model Stefana Bombola. Kadłub jego modelu — to skręcona z cienkiej 0,2 mm płytki balsowej, rurka o średnicy 10 mm. Skrzydło o rozpiętości 900 mm dobrze usztywnione zastrzałami z balsy, całość jednak nieco ciężka. Może jeszcze niedobrane było śmigło i model na skutek tego nie osiągał dużej wysokości. Gdyby model ten był nieco lżejszy, można byłoby śmiało osiągnąć lcty w granicach 20 minut. Modele małe miały za małe powierzchnie nośne, co z kolei dawało duże obciążenie powierzchni i szybki lot. Niestety, balsa którą dysponujemy, nie nadaje się do wykonywania bardzo lekkich modeli — po prostu jest za ciężka, natomiast małe przekroje listewek nie są sztywne. Amerykanie usztywniają skrzydło cienkimi drutami ze stali (chromonikiel) o średnicy 0,2 mm, warto i u nas ten sposób wypróbować.

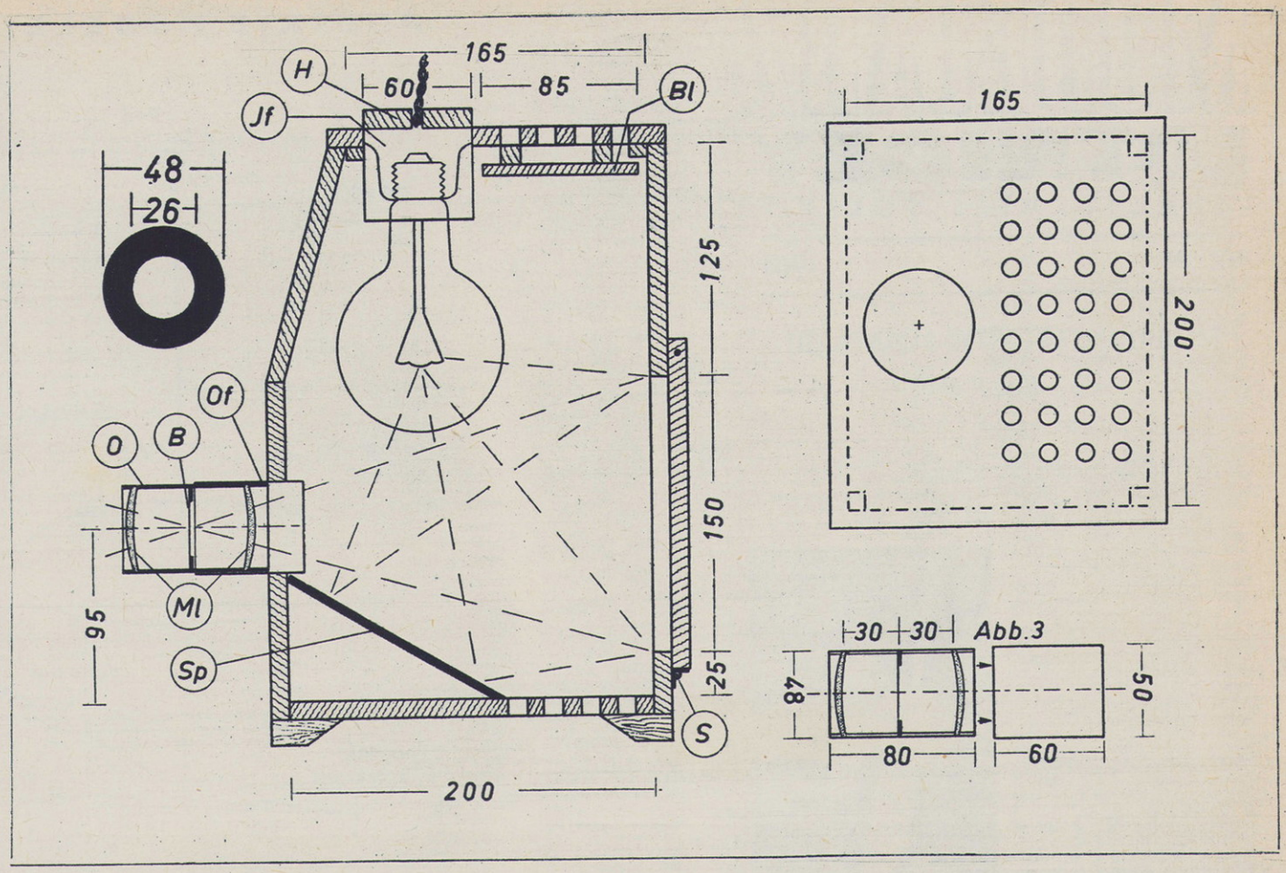
W swych modelach kaczuby robiłem ze słomy, lecz nie dały one w pełni zadowolenia, gdyż słoma ma mały przekrój i wygina się, gdy guma jest silnie skręcona w początkowej fazie lotu. Mikrofilmy były coraz lepsze, cieńsze i lżejsze, ale i bardziej kruche. Przy budowie swoich modeli opierałem się na planach znanego modelarza amerykańskiego Joe Bilgrie'go. Niestety, z tych materiałów, którymi dysponujemy, wykonanie podobnego modelu było niemożliwe. Bilgri osiągnął swoim modelem lot przeszło pół godziny i zaledwie kilka sekund dzieli go od rekordu świata.

STANISŁAW ŻURAD

Dane ciężarowe modelu: guma 0,620 G, model 0,620 G. Ciężar całkowity 1,240 G.



EPIDIASKOP CENNĄ POMOCĄ W MODELARNI



W praktyce modelarskiej zachodzi często konieczność powiększania rysunków i fotografii lub też demonstrowania ich wobec słuchaczy różnych kursów. Dużą pomoc oddaje tu epidiaskop, który można wykonać samodzielnie stosunkowo małym nakładem pracy i kosztów. Obok zamieszczamy plan prostego urządzenia do rzutowania rysunków.

Budowę rozpoczynamy od wykonania skrzynki — obudowy. Wszystkie wymiary poszczególnych części widoczne są na rysunku.

Najwięcej staranności należy poświęcić sporządzeniu obiektywu. Obiektyw składa się z dwóch soczewek (menisków) średnicy 45 mm (2,5 dioptrii) i przysłony (B) o wewnętrznej średnicy 26 mm. Soczewki i przysłona umieszczone są w rurowej obudowie o długości 60 mm i średnicach: wewnętrznej 48 mm i zewnętrznej 50 mm. Zamocowanie soczewek następuje przy pomocy krążków tekturowych (na klej) lub też pierścieni drucianych, które jak sprężyny umiejscawiają soczewki.

Do oświetlenia zastosować można lampę 200 watową. Lustro (Sp) odbijające promienie może być szklane lub metalowe. Wymiary lustra 120 + 150 mm. Wnętrze epidiaskopu pomalowane jest na kolor czarny, matowy, dla usunięcia zbędnych refleksów świetlnych.

Ostrość obrazu regulowana jest przesunięciem obiektywu w oprawie zewnętrznej.

Rysunek lub fotografia przeznaczone do rzutowania umieszczane są na tylnej ściance zaopatrzonej w zawias ułatwiający jej otwieranie. Celem likwidacji nadmiernego nagrzewania się wnętrza urządzenia od lampy, skrzynka ma otwory wentylacyjne umieszczone na spodniej i górnej ściance.

Wykonawcom życzymy pomyślnej projekcji i tym samym urozmaicenia zajęć w tych modelarniach, gdzie nie dotarły jeszcze gotowe aparaty projekcyjne i filmowe.

wg. **Modellbau und Basteln"**

SILNIKI MISTRZOSTW ŚWIATA

DOK. ZE STR. 13

wany na łożyskach kulkowych. Tłok z deflektorem.

Osiągi: Wg danych wytwórcy silnik rozwija moc 0,38 KM przy 18 500 obr/min. na paliwie o składzie 45% nitrometanu, 25% oleju rycynowego, 20% nitrobenzenu, 10% alkoholu metylowego. Świeca czeska rozbierana. Ze śmigłem średnicy 205 i skoku 90 mm na ziemi n = 16 200 obr/min. Zbiornik nieciśnieniowy.

Na zakończenie kilka uwag natury ogólnej. Wyniki Mistrzostw oraz w jeszcze większej mierze osiągi modeli szybkich na uwięzi potwierdzają przewagę silników żarowych nad samozapłonowymi z punktu widzenia osiąganych mocy. Dlatego wydaje mi się rzeczą niezbędną zaopatrzenie czołówki modelarzy-wyczynowców w dobre silniki tego rodzaju. Czy odbędzie się to drogą importu, czy opracowania własnej konstrukcji — powinien to rozstrzygnąć Wydział Modelarski APRL. Wydaje się, że że miałby tu dużą rolę do popisu Centralny Ośrodek Doświadczalny Modelarstwa Lotniczego, który niestety dotąd nic w tej dziedzinie nie zrobił.

Mgr inż. J. FALĘCKI

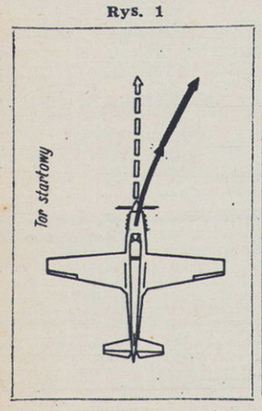
KĄCIK RADIOMODELARZA • KĄCIK RADIOMODELARZA • KĄCIK RADIOMODELARZA • KĄCIK RADIOMODELARZA

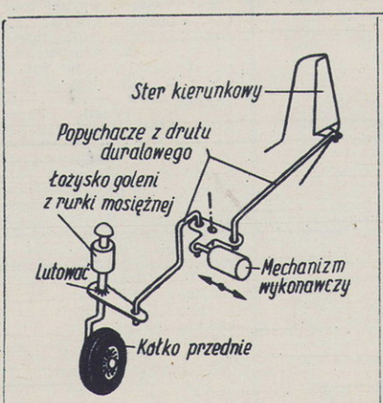
Sterowanie modeli na ziemi

NA prawidłowy start z ziemi silnikowego modelu zdalnie sterowanego duży wpływ posiada sposób umocowania kółka pomocniczego, obojętnie czy kółko to znajduje się w ogonie czy w przodzie kadłuba.

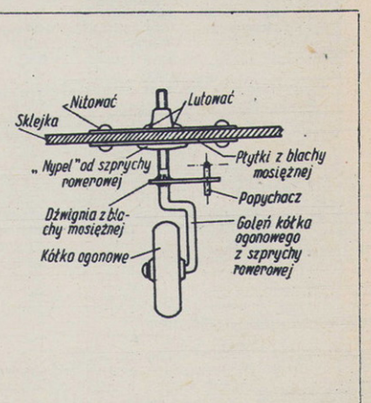
Spór o to, czy dogodniejsze jest kółko ogonowe czy przednie — nie został zakończony i prawdopodobnie jeszcze bardzo długo będziemy oglądać modele reprezentujące oba te kierunki. Niewłaściwe umiejscowienie i umocowanie kółka może nie tylko utrudniać start, ale go wręcz uniemożliwić; nie jest również wykluczona ewentualność uszkodzenia lub zniszczenia modelu wraz z kosztowną aparaturą. Aby choć z tej strony zabezpieczyć się przed wszelkimi niespodziankami, nie należy żałować trudu w celu precyzyjnego i starannego opracowania oraz wykonania całego podwozia, a w szczególności trzeciego kółka. Lekko skręcone kółko powoduje zejście modelu z kierunku startu i uniemożliwia start z bocznym wiatrem, o ile przedtem model nie zderzy się z jakąś przeszkodą na ziemi. (Rys. 1). Prawidłowe umocowanie kółka nie nastręczałoby żadnych trudności, ale przecież przy twardym lądowaniu równoległość kółek może ulec naruszeniu, czego przed następnym startem możemy nawet nie zauważyć. Dlatego też często stosuje się obrotowe zawieszenie kółka oraz sprzęgnięcie go ze sterem kierunkowym. W ten sposób możemy czuwać nad prawidłowym startem modelu na ziemi, nawet przy bardzo małych prędkościach, kiedy użycie steru kierunkowego jeszcze nie daje rezultatów. Schemat kinematyczny takiego rozwiązania widzimy na rys. 2.

Rys. 1





Rys. 2



Rys. 3

Jak widać z rys. 2, kółko przednie związane jest kinematycznie ze sterem kierunkowym poprzez popychacze napędzane wspólnym mechanizmem wykonawczym. Mechanizm wykonawczy może być dowolnego typu, jak np. solenoid, mechanizm silnikowy (np. od aparatury RUM-1) itp.

Opisane tu rozwiązanie zazwyczaj stosowane jest w przypadku użycia aparatury wielokanałowej, można jednak je zastosować również do aparatury jednokanałowej. W podobny sposób można zrealizować sterowanie kółka ogonowego. Schematycznie sposób umocowania kółka pokazano na rys. 3 (wg American Modeler). W spodniej części kadłuba wklejamy sklejkę z zamocowaną do niej za pomocą płytek wyciętych z blachy mosiężnej nakrętką od szprychy rowerowej. Do nakrętki wkręcamy następnie goleń wraz z kółkiem ogonowym oraz uprzednio założoną dźwignią, również wykonaną z blachy mosiężnej. Należy zwrócić uwagę na to, aby goleń lekko obracała się w nakrętce.

Na zakończenie należy podkreślić, że zetknięcie się modelu z ziemią przy lądowaniu musi nastąpić w pozycji neutralnej kółka, w przeciwnym razie może nastąpić przewrócenie lub kapotaż modelu na skutek gwałtownej zmiany kierunku (na ziemi), co przy stosunkowo dużej szybkości lądowania modeli tej klasy może się skończyć poważnym uszkodzeniem.

B. SPUNDA

„Yeti"
W HIMALAJACH

ADAM SKOCZYLAS (3)

Dokończenie relacji uczestnika wyprawy himalajskiej na Dhaulagiri, napisanej specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

Widok z Przełęczy Północno-Wschodniej (5 700 m npm) na grupę górską Churen Himal. **Foto: Swiss Himalayan Expedition 1960**

W jednym z namiotów oficer łącznikowy znalazł natomiast list. Wick z Saxerem pisali:

Dapa Col, 7 maja.

Kochani!

5 maja o 10.05, bezpośrednio po starcie, „Yeti" się rozbił. Pękła głowica drążka sterowego. Z Dapa odchodzimy 8 maja. Nie możemy przyjść na lodowiec Majangdi, bo Emil (Wick) źle się czuje. Schodzimy jutro do Tukuczy, mamy nadzieję być 12-go w Pokharze. 5000 rupii z samolotu zabieramy ze sobą. Co nam zostanie zdeponujemy w szpitalu w Pokharze. Zostaniemy tam najwyżej siedem dni. „Yeti" leży około trzystu metrów w linii protej od Dapa Col, w kierunku Nieznanej Doliny. Jest w nim trochę filmów i Waszych rzeczy. Bazę w Pokharze zostawimy dobrze zabezpieczoną. A teraz życzymy Wam najlepszego w dalszej pracy

Ernst + Emil.

Tym razem straciliśmy „Yetiego" bezpowrotnie. List był lakoniczny i dopiero później dowiedzieliśmy się, że po upadku samolotu pękły przewody paliwa i benzyna wlała się do kabiny. Przerażeni piloci kopali w wypaczone drzwi, chcąc wydostać się na zewnątrz, poza niebezpieczeństwo pożaru. Dopiero po długich minutach udało się im wyważyć je i wyskoczyć na zimny, bezpieczny lód. Wick, wstrząśnięty takim końcem swojej długiej pracy nad naprawą samolotu — rozchorował się. Jak pisali nam w liście — zeszli w siedem dni do Pokhary. Stamtąd przez Katmandu i Bombaj odlecieli do Europy. Dla nich wyprawa skończyła się wcześnie, lecz wiemy, że zrobili dla niej wszystko co leżało w ich mocy. Za sześćdziesiąt lądowań na Dapa Col i Przełęczy P—W, za poświęcenie, ci którzy stanęli na szczycie ofiarowali Dhaulagiri i im.

★

5 maja nie tylko my martwiliśmy się o „Yetiego". W Pokharze niepokoił się kpt. King. King od dwóch lat pracował na czasowym kontrakcie w Royal Nepal Airlines Corporation, pilotując starą „Dakotę". Gdy „Yeti" do wieczora nie wrócił na lotnisko, zaalarmował Szwajcarską Misję Pomocy dla Nepalu w Katmandu i czekał niecierpliwie co z tego wyniknie. Kierownik Misji Schulthes zwrócił się o pomoc do rządu Nepalu, lecz ta droga wydawała się Kingowi zbyt okrężna. 7 maja wysłał do swych przyjaciół w wojskowym lotnictwie Indii depeszę, prosząc o pomoc. Już 8 maja nad masywem Dhaulagiri latały dwa odrzutowce armii indyjskiej. Mimo dobrej widoczności piloci, słabo zorientowani w rzeźbie masywu, nie odnaleźli „Yetiego". King postanowił więc sam przeszukać teren. Za pośrednictwem Schulthesa, mającego rozległe stosunki w sferach rządowych Nepalu, uzyskał zgodę Royal Nepal Airlines Corporation oraz rządu Nepalu na lot ku Dhaulagiri. Zaprosił na pokład Müllera oraz Aufschneitera, jednego z największych znawców Himalajów, pracujących w Misji i 11 maja o świcie wystartował z lotniska w Pokharze. Pułap Dakoty ledwo sięgał wysokości ponad nią. Przy namiotach dostrzegł paru ludzi, a kilkaset metrów dalej rozbitego „Yetiego". Wrócił więc do Pokhary, wciąż jeszcze niepokojąc się o życie pilotów. Na szczęście dwa dni później dotarli tam Wick i Saxer. Lot kpt. Kinga ponad Dapa Col definitywnie zamknął lotniczą kartę naszej wyprawy. Od tej pory ciszy masywu Dhaulagiri nie zakłócał już warkot silników. Gdy po zakończeniu wyprawy wróciliśmy do Pokhary, nie zastaliśmy tam Kinga. Tydzień przedtem skończył mu się kontrakt i odjechał do swojego rodzinnego miasta — Kalkuty. Nie mogliśmy mu nawet podziękować, gdyż nie zostawił nam adresu. Zachowujemy go jednak w pamięci, żonatego, starszego człowieka, trochę zbyt tęgiego, z dużą łysiną, który nie opuszczał nas w złych chwilach.

★

Wyciągnięcie wniosków z eksperymentu jakim był „Yeti" w Himalajach jest trudne. Trudne przede wszystkim dlatego, że „Yetiego" trzeba traktować jako maszynę prototypową, jedną z sześciu jakie dla celów doświadczalnych zbudowały Pilatus Flugzeugwerke. Obraz przydatności samolotu do wsparcia ludzi eksplorujących najwyższe masywy górskie nie jest tym samym wyraźny. Zakłócają go w dużym stopniu katastrofy, nie będące skutkiem trudnych warunków atmosferycznych i terenowych, czynnika powiedzmy ogólnie himalajskiego, a po prostu błędów technologicznych jakich dopracowane maszyny nie powinny wykazywać. Chcąc więc wyrobić sobie zdanie o przydatności samolotu do prac wyprawy himalajskiej powinniśmy, moim zdaniem, wykreślić z oceny obie katastrofy „Yetiego" jako spowodowane błędami fabrycznymi (do dnia 5 maja wylatał on ok. 130 h, nie można tym samym twierdzić, że doszło już do zmęczenia materiału, tym bardziej, że piloci latali ściśle według fabrycznych zaleceń).

Wydaje się nie ulegać wątpliwości, że samolot może stać się dużą pomocą dla wyprawy himalajskiej. Dzięki niemu ma ona szanse zyskać na czasie, zmieścić się w krótkim okresie między zimą a monsunem, uniknąć, podając przyczyny, transportu ładunków przez wolne karawany kulisów. Już nasza wyprawa wykazała, że zysk jest duży, rzędu dwóch co najmniej tygodni. Dzięki „Yetiemu" Dhaulagiri został przez nas zdobyty 13 maja. Nigdy dotąd nie udało się ludziom wejść na ośmiotysięczny szczyt tak wcześnie. Normalnie daty tych wejść przypadały na trzecią dekadę maja, na ostatnie dni przed nadejściem niszczących wszystko huraganów monsunowych. Nam wystarczyło czasu, aby dziesięć dni później wyprowadzić na szczyt dalszych dwóch ludzi (23 maja) i spokojnie wyewakuować z masywu pozostały sprzęt! Gdybyśmy inaczej zorganizowali pracę po 13 maja, moglibyśmy dodatkowo wejść na któryś z sąsiednich szczytów siedmiotysięcznych. Podane fakty są przekonywające, nawet jeśli nie będziemy się zastanawiali nad tym jaki sukces odniósłby eksperyment, gdyby nie doszło do fatalnej eksplozji w dniu 13 kwietnia. Być może Dhaulagiri zostałby wtedy zdobyty około 1 maja. Nie należy zapominać również, że „Yeti" czterokrotnie ratował nas z bardzo groźnych chorobowych opresji, które dotychczas kończyły się zazwyczaj tragicznie.

Korzyści z posiadania samolotu są duże, nie można jednak zapominać o napotykanych ograniczeniach fizjologicznych, terenowych, atmosferycznych, które i nam utrudniły wprowadzenie samolotu do skutecznej akcji. Nie można twierdzić, że konfiguracja innych masywów stwarza większą ilość lądowisk i to spełniających wszystkie trzy warunki podane poprzednio. Wydaje się być odwrotnie. Masyw Dhaulagiri jest uformowany wyjątkowo mało strzeliście, dlatego łatwiej tutaj o lądowiska. Wiele natomiast masywów a priori wyklucza użycie samolotu (myślę tutaj o lekkim samolocie. Pozostawałaby szansa posłużenia się śmigłowcem, jednakże z braku doświadczeń trudno ją ocenić).

Sens posługiwania się w pracach wyprawy samolotem widziałbym w zasadzie tylko w tych przypadkach, kiedy z góry wiadomo, że ma się do dyspozycji dogodne przełęcze lub zbocza do lądowania położone odpowiednio nisko, możliwie blisko siebie. Nie mając tej pewności lepiej z samolotu, jako środka wsparcia, zrezygnować, aby nie narażać ludzi na cierpienia i niebezpieczeństwa spowodowane zbyt krańcowymi zmianami klimatycznymi. Koncepcja dwóch baz — operacyjnej i aklimatyzacyjnej, jest na pewno słuszna. Tradycja uczy, że bazę operacyjną rozbudowywuje się zawsze możliwie wysoko (5—6—6500 m npm), a na tę wysokość pod żadnym pozorem nie wolno przewozić ludzi niezaaklimatyzowanych. Baza aklimatyzacyjna winna leżeć na poziomicy 4500 m npm. Nie jest to za wysoko, a zarazem wystarcza już, by niskie parcjalne ciśnienie tlenu wywołało adaptacyjną reakcję organizmu. Krótkie wypady na ewentualne wzniesienia w sąsiedztwie bazy aklimatyzacyjnej (5—6000 m npm) są w stanie pogłębić aklimatyzację.

Tych kilka uwag nie wyczerpuje oczywiście zagadnienia, poprzestańmy jednak na nich. Gdy co najmniej **kilka** wypraw posługujących się samolotem zbierze swoje doświadczenia, będzie można opracować autorytatywne wytyczne. Na razie byłoby to żenującą lekkomyślnością. Jedno jest pewne: Po Houston-Mont Everest-Expedition, po Ju-52 Bauera, przyszła kolej na naszego „Yetiego", który jako pierwszy samolot dotknął himalajskich lodowców i w dużym stopniu, mimo awarii, przyczynił się do powodzenia naszej ekspedycji.

Inż. JERZY JĘDRZEJEWSKI
Korespondencja własna

PZL „Kos" w Libanie

PZL-102 B „KOS" w barwach libańskich kołuje na start na lotnisku w Bejrucie. W głębi — zabytkowy dziś samolot B-17 znany z wyświetlanego u nas filmu „Mściwy Jastrząb".

Zdjęcia — autora (4)

Chyba żadna z polskich konstrukcji nie zrobiła tak szybko międzynarodowej kariery jak PZL—102B „Kos". Świeżo upieczona konstrukcja, jeszcze ciepła, stała się rychło znaną nie tylko w Europie. Znalazła także nabywców w Południowej Ameryce i krótko później w Azji. Jeszcze zimą 1959/1960 r. została podpisana umowa z libańską firmą „Middle East Aeronautical Center" z siedzibą w Bejrucie na dostawę samolotów PZL—102B „Kos". Umowa mówiła jednak nie tylko o dostawie sprzętu, ale także o pewnych dalszych usługach na rzecz nabywcy, jak zmontowanie pierwszego samolotu, jego oblatanie i zademonstrowanie oraz przeprowadzenie przeszkolenia dla miejscowego personelu latającego i technicznego. W związku z tą drugą częścią umowy, w ostatnim dniu VI Samolotowych Mistrzostw Polski zostałem nagle wezwany do Warszawy, gdzie czekał już na mnie bilet lotniczy na trasę Warszawa — Zurich — Bejrut, paszport i odpowiednie instrukcje.

★

W Bejrucie ma nastąpić spotkanie z wysłanym drogą morską sprzętem i niecierpliwie czekającym odbiorcą. Jeden dzień na załatwienie wszystkich przedwyjazdowych spraw w Warszawie okazuje się wcale nie za dużo, nawet jeśli się ma jaką taką kondycję.

Z perspektywy okęckiego dworca lotniczego Bliski Wschód wydaje się jeszcze bardzo daleki, ale już pełen kłopotów i niebezpieczeństw. Niedobra pamięć przywodzi w dodatku słyszaną kiedyś opowieść o nadzwyczajnym handlowym sprycie Fenicjan, których potomkami są chyba dzisiejsi mieszkańcy Libanu. Na szczęście oczekiwanie nie trwa długo i kiedy Il-14 oderwał się od pasa, okazało się, że jednak i tym razem nie zawiódł nawyk pozostawiania na ziemi wszystkich kłopotów w momencie startu. Lot do Zurichu upływa bardzo szybko, tym bardziej, że lecę z załogą, którą znam jeszcze z aeroklubu. Nie będę zadręczał czytelników jeszcze jednym opisem portu lotniczego w Zurichu. Powiem tylko, że moją uwagę przyciągnął przede wszystkim nie port ani ruch lotniczy, ani nawet liczne typy samolotów komunikacyjnych, a napęczniałe od lekkich, bardzo kolorowych samolotów sportowych hangary, których zawartość widać było przez otwarte wrota. Niestety nie było dość czasu, ażeby się bliżej z ich zawartością zapoznać. Niemniej przyciągały one przede wszystkim barwnością lakierowania, przy której jakże szaro wyglądają nasze aeroklubowe samoloty. W powietrzu oprócz olbrzymich samolotów komunikacyjnych bez przerwy uwijały się maleńkie — przy tych pierwszych — samoloty sportowe korzystające z tego samego lotniska.

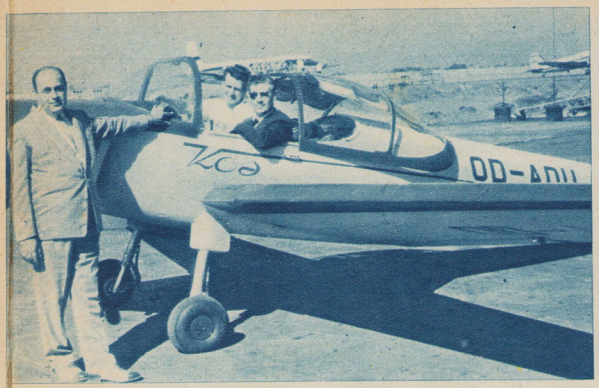
Żegnam się z sympatyczną załogą Ila i wraz z grupą pasażerów ginę w okazałem kadłubie „Caravelle" SAS-u. Samolot ten leci z Kopenhagi do Dachranu i podrzuca mnie po drodze dwa „przystanki" tj. Rzym i Bejrut. Udaje mi się zająć miejsce przy okienku z jaką taką widocznością. Zaraz po starcie wznosimy się stromo ponad ośnieżonymi szczytami. Lecimy na południe. Wysokość 9 000 metrów pozwala spoglądać z góry na najwyższe alpejskie szczyty. Wychodzimy nad Morze Tyrreńskie i wzdłuż zachodnich brzegów Włoch dolatujemy do Rzymu. Po drodze widać budujący się jeszcze nowy okazały port lotniczy. Ku mojej radości „Caravelle wytraca wysokość nad samym Rzymem. Widoczność jest doskonała i bez trudu rozpoznaję głośne niedawno obiekty olimpijskie i stadion. Próbuję oczywiście robić zdjęcia. Lądowanie. Okazuje się, że lot z Zurichu do Rzymu trwał zaledwie 1 godzinę i 22 minuty. Lotnisko i zabudowania dość skromne, robią wrażenie tymczasowych.

Postój na rzymskim lotnisku nie trwa długo. Zmieniony nieco komplet pasażerów zajmuje miejsca i — start do następnego skoku do Bejrutu. Lecimy najpierw nad morzem wzdłuż zachodnich wybrzeży Włoch, aż do przecięcia stopy włoskiego „buta", a następnie nad Morzem Jońskim i Peloponezem. Niestety, zapadające ciemności nie pozwalają na kontynuowanie „orientacji szczegółowej". Obiecuję odbić to sobie w drodze powrotnej. W locie po ciemku nad morzem zdumiony byłem zasięgiem widoczności latarń morskich. Z nudów obserwowałem regularne sygnały nadawane przez niektóre z nich i byłem zaskoczony jak bardzo długo pozostawały w zasięgu widoczności pomimo bardzo dużej prędkości „Caravelle". Oczywiście nie bez znaczenia jest wysokość na jakiej lecimy — 28 000 stóp tj. około 9 000 metrów. Widać jeszcze światła na wybrzeżach Turcji, zmieniamy kurs nad Nicosją na Cyprze i po kilkunastu minutach widać roziskrzony morzem świateł Bejrut.

Na południowym skraju miasta dostrzegam rysujący się ostro ślad cywilizacji — światła pasa startowego. „Caravelle" ląduje po niecałych trzech i pół godzinach lotu z Rzymu. Za chwilę staję po raz pierwszy na kontynencie azjatyckim. Pierwsze wrażenie to fala gorąca, odbierającego nawet chęć do oddychania. To co ujrzałem było, jak bardzo często się zdarza, zupełnie odmienne od oczekiwań. Zamiast egzotyki zobaczyłem bardzo piękny, tętniący życiem budynek portu lotniczego z najnowocześniejszymi urządzeniami. Wszędzie najwyższa cywilizacja i jedynymi śladami egzotyki są przewijający się gdzieniegdzie podróżni w fantastycznych białych zawojach na głowie. Na rozpoczęcie zainteresowań „Kosem" było już za późno; z podnieceniem oczekiwałem następnego dnia.

Następnego dnia wcześnie rano zaniosło mnie na lotnisko. Imponujące wrażenie jakie zrobił na mnie port lotniczy w nocy teraz się jeszcze spotęgowało. Zobaczyłem nie tylko na wskroś nowoczesny budynek dworca, ale również hangary, warsztaty i zabudowania pomocnicze oraz przede wszystkim olbrzymi ruch. Potężne B-707, „Comety", „Caravelle" i DC-6 startowały i lądowały z częstotliwością do jakiej nie przywykłem na okęckim lotnisku. Wypatruję jakichś mniejszych samolotów — konkurentów „Kosa". Niestety, najmniejsze jakie udaje mi się zaobserwować, to DC-3.

Tak wygląda Bejrut — Pigeon Rocks z lotu ptaka.

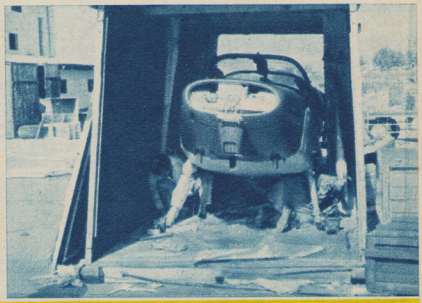


„Kos" przed kolejnym lotem z libańskim „uczniem". Od lewej: nabywca samolotu dyr. E. Mattar, autor artykułu oraz kpt. Voscorian. Przed kabiną widoczne charakterystyczne anteny radiowe.

Międzynarodowy port lotniczy w Bejrucie z okazałym i nowoczesnym budynkiem dworca.

LOTNICTWO SPORTOWE

Próbuję zasięgnąć informacji na temat lotnictwa sportowego. Okazuje się, że pomimo dużego ruchu samolotów komunikacyjnych jaki obserwuję, lotnictwo jest dziedziną bardzo młodą w tym kraju. Układ stosunków i górzysty charakter kraju nie są tu na pewno bez znaczenia. Istnieje wprawdzie aeroklub, ale nie przejawia żywszej działalności. Cały sprzęt sportowy w Libanie stanowią dwa małe angielskie Austery będące własnością aeroklubu i niewiele latające. W ciągu całego mojego pobytu w Libanie widziałem tylko raz w powietrzu sportowego Austera. Szybownictwo w ogóle nie istnieje. Powiedziano mi, że wprawdzie na jakimś wojskowym lotnisku położonym w głębi kraju wykonywano loty na szybowcach, ale w ubiegłym roku władze zabroniły dalszego latania, ze względu na dużą liczbę wypadków. Nie udało mi się zdobyć informacji jaki sprzęt był tam użytkowany.

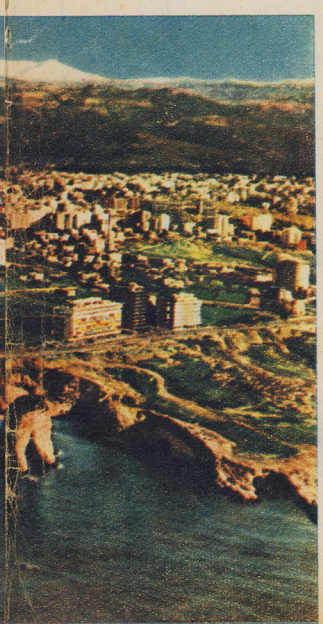


Skrzynia — „domek", w której „Kos" odbył podróż morską z Gdyni do Bejrutu. Skrzynia jest już na terenie portu lotniczego, ale nikt jeszcze nie wie co się dzieje w środku.

Mechanicy libańscy uwalniają „Kosa" z uchwytów wewnątrz skrzyni transportowej. Wszędzie są widoczne resztki powłoki ochronnej z folii plastykowej. Podróż się udała.

PIERWSZY AZJATYCKI „KOS"

Nic też dziwnego, że wobec tak skromnego stanu lotnictwa sportowego pojawienie się nowego lekkiego samolotu wzbudził zainteresowanie w miejscowym światku lotniczym. Formalności poprzedzające przystąpienie do pracy zabrały wprawdzie więcej czasu niż oczekiwałem, jednakże nie trwały długo. Dowiedziałem się tylko, że przed rozpoczęciem lotów szkolnych z pilotami libańskimi muszę koniecznie złożyć egzamin pisemny w języku angielskim lub francuskim ze znajomości lotniczych przepisów libańskich. W związku z powyższym w moim pokoju hotelowym znalazło się kilka pękatych, pięknie oprawionych tomów.



„Kos", będący głównym przedmiotem mojego zainteresowania, oczekiwał już od dłuższego czasu w skrzyni na terenie portu po odbyciu morskiej podróży dookoła Europy pod pokładem któregoś z naszych statków handlowych, zawijających również do Bejrutu. Z lekkim niepokojem zerwałem założone jeszcze w Polsce plomby i zajrzałem przez niewielkie drzwiczki do wnętrza skrzyni. „Kos" spoczywał spokojnie w objemach i połyskiwał tylko w ciemności powłokami z folii polietylenowej, w którą był zapakowany dla zabezpieczenia przed działaniem wilgoci. Wszystko było w jak najlepszym porządku. Wypakowanie skrzyni przy pomocy arabskich mechaników poszło nadzwyczaj sprawnie. Wysunięcie kadłuba maleńkiego samolocika ze skrzyni ściągnęło sporo ciekawych spośród pracowników licznych przedsiębiorstw lotniczych mających swoje hangary na terenie lotniska. Było mi przyjemnie, kiedy słyszałem wygłaszane powszechnie zdania pełne uznania dla naszego sposobu pakowania i konserwacji samolotu wysyłanego do tropikalnego klimatu. Samolot też się wszystkim podobał.

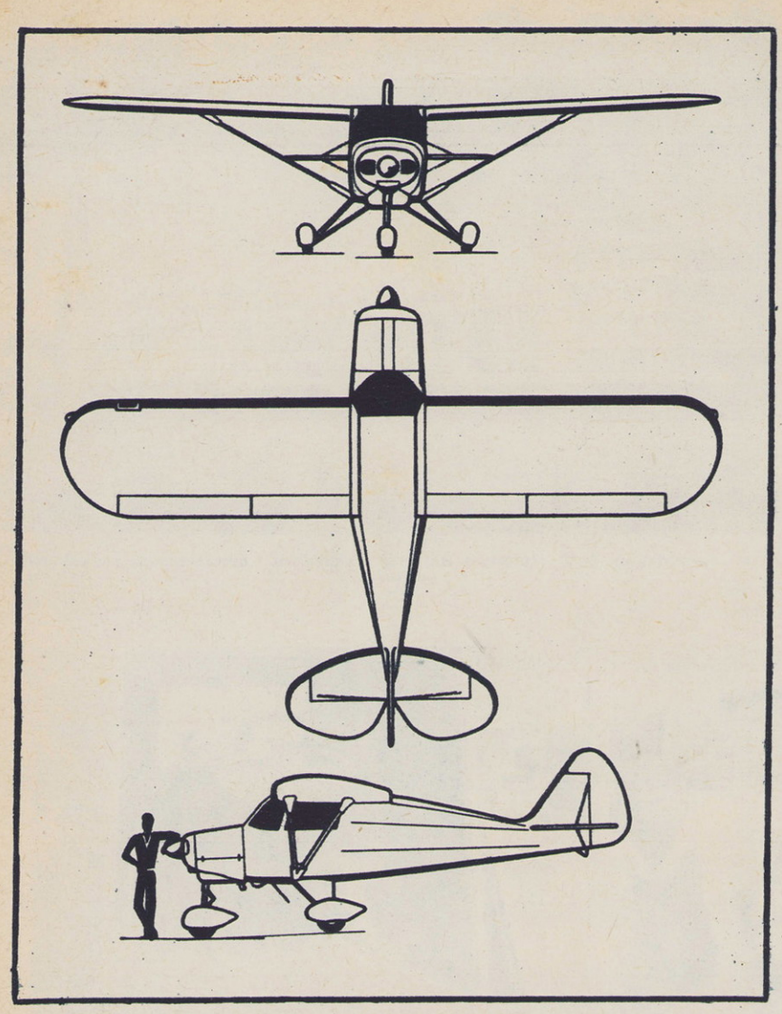
Niepokój z jakim oczekiwałem na pierwsze przyjęcie „Kosa" prysł i z jeszcze większą energią zabrałem się do dalszej pracy. Nie było to takie proste, ani lekkie, jeżeli się weźmie pod uwagę, że temperatura otaczającego powietrza w cieniu wynosiła 30 — 40°C. Przy pomocy mechaników libańskich usunąłem konserwację i przystąpiliśmy do montażu. Na wszelki wypadek własnoręcznie wkładałem, dokręcałem i zabezpieczałem wszystkie sworznie i połączenia. „Kosowi" wyrosły stopniowo koła, skrzydła, usterzenie i śmigło. Wkrótce był całkowicie złożony. Nawet jeżeli się weźmie pod uwagę czas jaki zajął szczegółowy przegląd, praca została wykonana bardzo szybko dzięki prostocie konstrukcji i łatwości montażu „Kosa". Cały czas asystował mi osobiście nabywca samolotu dyrektor Emile Mattar i gromadka ciekawych.

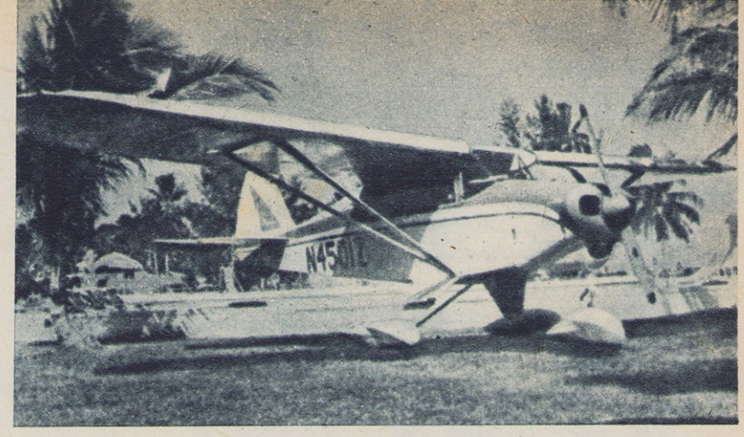
Z niepokojem czy uda się utrzymać dotychczasowe dobre wrażenie jakie zrobił samolot, zabrałem się do ostatniej i jednej z najważniejszych czynności tego etapu — próby silnika. Bardzo starannie wykonałem wszystkie czynności poprzedzające rozruch i zły na gromadę obserwatorów pociągnąłem za uchwyt elektrycznego rozrusznika. Silnik „zagadał" od pierwszego razu. Kątem oka zobaczyłem jak panu Mattarowi zaokrągliło się oblicze, mnie prawdopodobnie też.

Próba silnika i wszystkich instalacji wypadła bardzo dobrze i samolot byłby gotów do lotu. Byłby, ale w Warszawie, w Libanie natomiast niezbędną rzeczą zastrzeżoną przepisami jest posiadanie przez każdy samolot dwustronnej łączności radiowej z ziemią. Przystąpiliśmy więc do zainstalowania na „Kosie" 12-kanałowego radia „Lear" odznaczającego się niewielkimi wymiarami i małym ciężarem oraz anten, które maleńki samolocik upodobniły jeszcze bardziej do owada. Po sprawdzeniu działania radia i przyjęciu całego samolotu przez inspektora libańskiego nadzoru technicznego będącego odpowiednikiem naszego KCSP, „Kos" otrzymał tymczasową rejestrację i zezwolenie na wykonanie oblotu. „Kos" przystrojony towarzyszącym mu z Polski lakierem w nowootrzymane znaki rejestracyjne OD-ADU nabrał zaraz międzynarodowego charakteru i czekał niespokojnie na oderwanie się od ziemi.

Warto tu może pare słów powiedzieć o samej specyfice latania w Libanie. Ten niewielki kraj zajmujący obszar zaledwie 10 400 m², a więc 33 razy mniej niż Polska, pokryty jest niemal całkowicie górami sięgającymi 3 000 m wysokości i ciągnie się dość wąskim pasem wzdłuż wybrzeża morskiego. Góry wyrastają stromo prosto z morza, przeważnie bez jakiegokolwiek pasa pośredniego, plaż itp. Sam Bejrut znajduje się na niewielkim, dość płaskim cyplu wystającym w morze. U jego nasady od strony południowej znalazł miejsce port lotniczy Khalde. Dwa pasy startowe po pand 2,5 km, przecinające się swymi południowymi końcami pod kątem 30°, wciśnięte są pomiędzy brzeg morski, a pasmo wzgórz.

CIĄG DALSZY NASTĄPI





PIPER „COLT" ● USA

W USA, podobnie jak w przemyśle samochodowym tak i w produkcji samolotów turystycznych, zaznacza się zwrot w kierunku maszyn mniejszych i ekonomiczniejszych. Po udanym, lekkim dwumiejscowym górnopłacie Cessna-150 obecnie wytwórnia Piper wychodzi na rynek z modelem „Colt", którego cena ma wynieść poniżej 5 000 dol.

Piper „Colt" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła prostokątne o zaokrąglonych końcach otrzymały na całej rozpiętości zmodyfikowany profil US-35B. Konstrukcja dwudźwigarowa. Pokrycie z laminatu (płótno impregnowane sztuczną żywicą). Lotki i klapy na krawędzi spływu. Skrzydła są wsparte do kadłuba parą zastrzałów w kształcie litery „V". Kadłub z miejscami obok siebie i z położonym z tyłu bagażnikiem jest raczej ubogo oszklona. Drzwi tylko z prawej strony.

Usterzenie o obrysie eliptycznym, usztywnione cięgnami, jest pozbawione profilu. Są to po prostu ramy z rur stalowych obciągnięte płótnem. Stery są odciążone aerodynamicznie-rogowo.

Podwozie trójkołowe, stałe o jednakowych kołach zaopatrzonych w kroplowe owiewki. Koła główne są amortyzowane sznurami gumowymi; przednie (sterowane) — hydraulicznie.

Silnik płaski Lycoming O-235 o mocy 110 KM napędza dwułopatowe stałe śmigło.

(JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	9,20 m	Prędkość max.	—	192 km/h
Długość	—	6,10 m	Prędkość przelotowa	—	185 km/h
Pow. nośna	—	13,65 m²	Prędkość min.	—	85 km/h
			Prędkość wznosz.	—	3 m/sek
Ciężary:			Pułap	—	3 600 m
Ciężar własny	—	430 kG	Zasięg	—	3 h 15 min
Ciężar użyteczny	—	330 kG	Start na przeszkodę 15 m	—	450 m
Ciężar całkowity	—	760 kG	Lądowanie znad przeszkody 15 m	—	380 m
Obciążenie pow.	—	55 kG/m²			
Obciążenie mocy	—	6,9 kG/KM			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

RG-5 „PESCARUS" ● RUMUNIA

W 1954 r. zespół rumuńskich konstruktorów szybowcowych pod kierunkiem E. Illiescu i M. Finescu opracował projekt wyczynowego szybowca typu RG-5 „Pescarus". Szybowiec ten był w klasie „Olimpii", czy też „Sohaja". W 1955 r. prototyp szybowca został oblatany, a następnie rozpoczęto produkcję seryjną. Ze względu na szereg istotnych zalet jakimi szybowiec się wykazał, został on uznany (i jest do dziś) standardowym typem szybowca wyczynowego w Rumunii.

RG-5 jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat prosty o obrysie trapezowym z zaokrąglonymi końcami wyposażony jest w lotki i hamulce aerodynamiczne. Brak klap. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa; pokrycie — sklejką i częściowo płótnem.

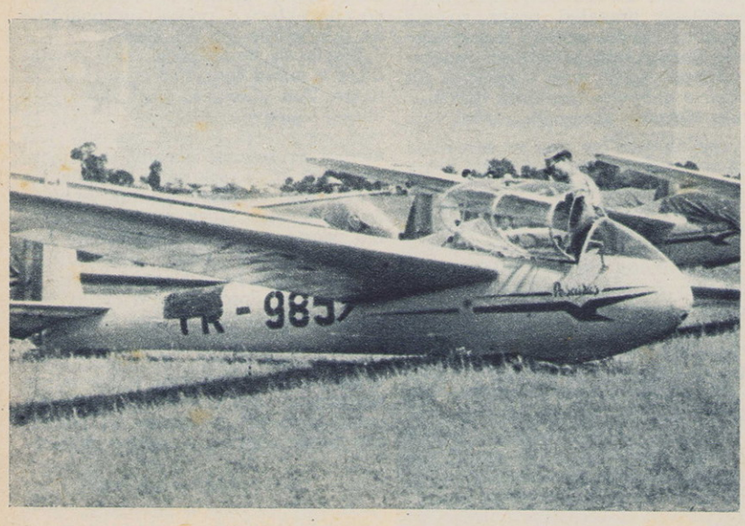
Kadłub o przekroju jajowym, konstrukcji skorupowej ma dość płynne kształty. Wygodna kabina posiada obszerną osłonę wpisaną w obrys kadłuba, ale lekko wysklepioną. Zapewnia to bardzo dobrą widoczność.

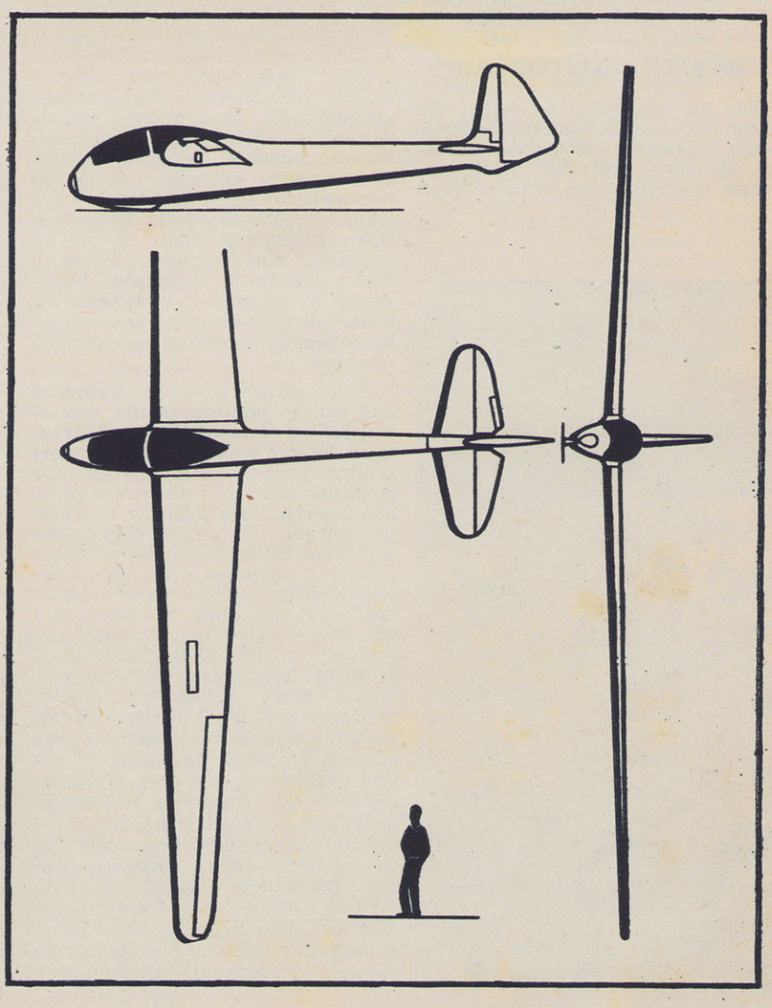
Usterzenie wolnonośne. Ster wysokości wyposażony w klapkę wyważającą.

Podwozie składa się z krótkiej płozy przedniej i kółka umieszczonego pod środkiem ciężkości. Pod usterzeniem mieści się kryty zderzak ogonowy. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	15,2 m	Ciężar własny	—	200 kG
Długość	—	7,2 m	Ciężar całkowity	—	300 kG
Pow. nośna	—	15,4 m²	Obciążenie pow.	—	19,5 kG/m²
Wydłużenie	—	15,2	Osiągi:		
			Doskonałość	—	27





(Prawo przedruku zastrzeżone)

LWD „SZPAK-3"

W 1946 r. w czasie trwania prób pierwszego samolotu LWD „Szpaka-2" przystąpiono do prac nad następną konstrukcją, ulepszonym „Szpakiem-3". Samolot ten, o identycznych założeniach konstrukcyjnych, różnił się jednak od swego poprzednika szeregiem udoskonaleń i poprawek. Główną rożnicę stanowiło zastosowanie podwozia trójkołowego z przednim kołem. Wbrew ówczesnej opinii (powtórzonej zresztą przez autora w artykule „LWD ludzie i samoloty". „SP" Nr 51-52/1960) „Szpak-3" nie był pierwszym polskim samolotem o trójkołowym podwoziu, wyprzedził go w tym przedwojenny RWD-20. Rozwiązanie trójkołowego podwozia u „Szpaka" było jednak zupełnie oryginalne. Konstruktorzy LWD chcieli przy użyciu tej konstrukcji zbadać wady i zalety układu trójkołowego, coraz szerzej stosowanego za granicą.

Prototyp samolotu „Szpak-3" odbył swe pierwsze loty w styczniu 1947 r. Były one poprzedzone dokładnymi próbami kołowania, rozpoczętymi jeszcze przed ostatecznym montażem samolotu: do prób był użyty sam kadłub samolotu, wyposażony w podwozie i zespół napędowy, ale pozbawiony skrzydeł. Jedna z anegdot LWD-owskich głosi, że w próbach tej „larwy" samolotu brał udział osobiście główny konstruktor, inż. Sołtyk. Raz kołowanie po rozmokłym wskutek jesiennych opadów terenie nowego lotniska przyfabrycznego zakończyła się wywróceniem maszyny i... przymusową kąpielą błotną jej twórcy. Czy kąpiel ta wyszła konstruktorowi na zdrowie — legenda milczy.

Poza tym, humorystycznym raczej wypadkiem, próby fabryczne „Szpaka-3" przebiegały pomyślnie. Samolot z nowym podwoziem zdał swój egzamin w eksploatacji. Po zakończeniu prób prototyp „Szpaka-3" został przekazany Ministerstwu Spraw Zagranicznych. Odbył on tam cały szereg zagranicznych lotów kurierskich. Po zakończeniu swej kariery samolot wrócił do LWD, skąd w 1950 r. przekazano go razem ze „Szpakiem-2" do Muzeum Lotnictwa (w organizacji).

Pod względem konstrukcyjnym „Szpak-3" niewiele różnił się od „Szpaka-2".

Był to więc również czteromiejscowy, jednosilnikowy zastrzałowy dolnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej.

Skrzydła zachowały swój charakterystyczny kształt i konstrukcję. Ważnym udoskonaleniem było zastąpienie równoległych zastrzałów — zastrzałami w kształcie litery „V", zbiegającymi się w jednym punkcie na kadłubie, na ramie przegradzającej kabinę przednią od tylniej. Taki układ zastrzałów ułatwiał wejście do tylnej kabiny (pasażerskiej).

Kadłub jak w „Szpaku-2". Również kabina załogi wraz z osłoną była urządzona i skonstruowana podobnie jak w „Szpaku-2", jedynie mniej komfortowo wyposażona.

Usterzenie pionowe zostało bez zmian, natomiast usterzenie poziome przekonstruowano, dodając do steru wysokości rogowe powierzchnie odciążające kosztem powierzchni statecznika. Pozwoliło to zmniejszyć siły na drążku.

Podwozie główne było w zasadzie identyczne jak w „Szpaku-2", jedynie skrócono tylną goleń, a wydłużono nieco przednią, dzięki czemu osie kół przesunęły się w tył, poza środek ciężkości. Amortyzacja pozostała ta sama — sznury gumowe ukryte wewnątrz kadłuba.

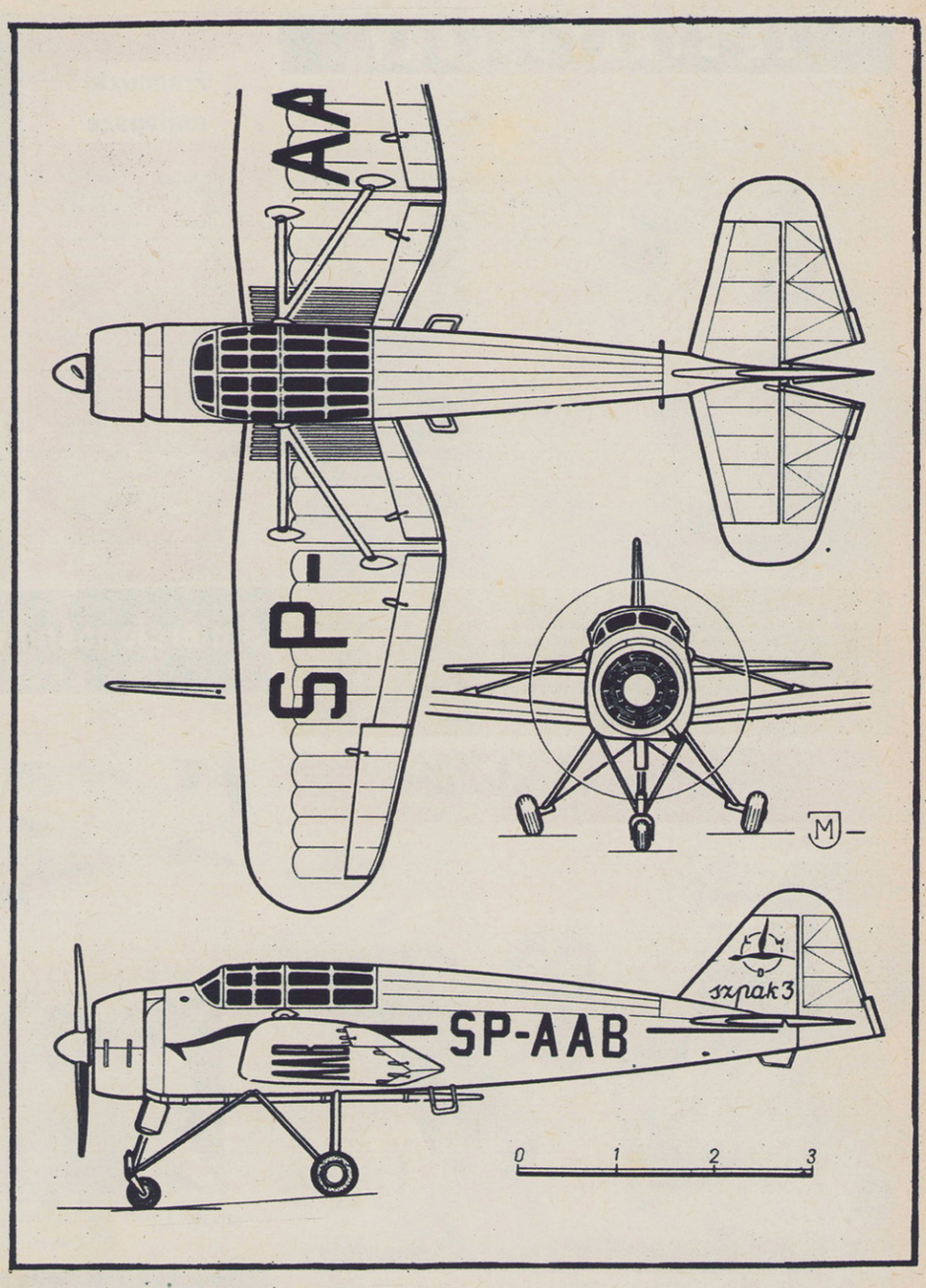
Przednie podwozie było zbudowane jako trójgoleniowe z przednią, główną golenią amortyzowaną sznurami gumowymi, zakrytymi specjalną owiewką (podobnie jak w podwoziu Po-2). Kółko przednie osadzone było w stalowym widelcu obracającym się dookoła osi pionowej. Widelec wyposażony był w sprężynowy powrotnik ustawiający koło zawsze w kierunku lotu.

Tylna płoza, amortyzowana, zastąpiona została lekkim zderzakiem ogonowym z rury stalowej. Zderzak ten został później zamieniony na zderzak sprężysty wykonany z taśmy resorowej.

Silnik Siemens-Bramo Sh-14 o mocy 150 KM. Śmigło stałe, drewniane, dwułopatowe.

Prototyp samolotu „Szpaka-3" malowany był na kolor srebrzysty. Nosił on znaki rejestracyjne SP-AAB, malowane czarną farbą na skrzydłach i kadłubie.

JERZY ŚWIDZIŃSKI



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	11,10	m
Długość	—	8,14	m
Ciężary:			
Ciężar własny	—	650	kG
Ciężar całkowity	—	1 150	kG
Osiągi:			
Prędkość max.	—	196	km/h
Prędkość lądowania	—	70	km/h
Rozbieg	—	100	m
Dobieg	—	60	m

POTRZEBNY SZEF WYSZKOLENIA

Aeroklub Pomorski w Toruniu, Rynek Staromiejski 10, tel. 2393, zatrudni szefa wyszkolenia z uprawnieniami instruktora samolotowego i szybowcowego co najmniej II klasy.

WK

WYDAJĄ

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 25 00 61–7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny – 25 08 72.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 5.I.1961 R.

Zam. 8843/C S-28

RAKIETA PO ŚWIECIE

ZE STRATOSFERY

Znany radziecki skoczek spadochronowy P. Dołgow wykonał w czerwcu ub. r. dwa rekordowe skoki ze stratosfery: w nocy z wysokości 12 974 m i w dzień z 14 835 m — z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Na zdjęciu: Przed startem do skoku dziennego. Rozmawiają (od prawej): P. Dołgow, ppłk. Nanuaszwili i pilot Jaka-25 płk. Kuwazino.

Foto: „Flügel der Heimat"

Francuzki najlepsze

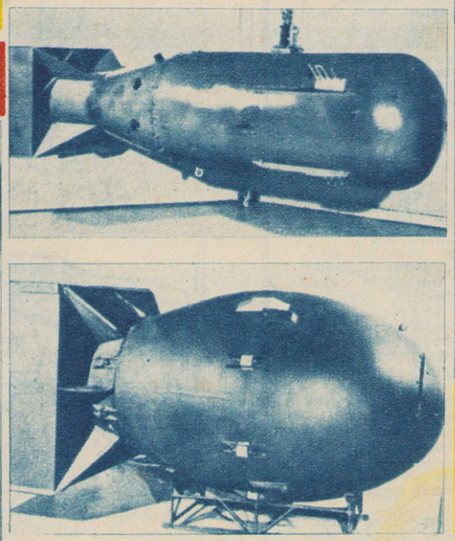
Dyrekcja amerykańskich linii lotniczych Trans World Airlines doszła do wniosku, że bezkonkurencyjnym materiałem na stewardessy są... Francuzki. Niewiele myśląc — przeprowadzono rekrutację kandydatek na stewardessy w Paryżu, Lyonie, Strassburgu i Nicei, angażując dużą grupę dziewcząt, które rozpoczną właściwe szkolenie w USA. Na zdjęciu: Francuskie kandydatki na stewardessy i ich amerykańska instruktorka. Foto: „Avia Vliegwereld"

Fidel Castro dziękuje

— Dziękuję! — mówi przywódca kubańskiej rewolucji i premier rządu republiki kubańskiej Fidel Castro (z lewej) do radzieckiego pilota B. Biełokopytowa, po odbyciu z nim lotu na śmigłowcu Mi-4 nad Hawaną. Radzieccy inżynierowie i piloci demonstrowali samoloty i śmigłowce produkcji ZSRR na wystawie gospodarczej, jaka urządzona była w Hawanie. W ciężkich dla Kuby chwilach rząd radziecki przyszedł młodej republice z wydatną pomocą gospodarczą, m. in. również w dziedzinie lotnictwa.

Foto: „Graždanskaja Awiacja"

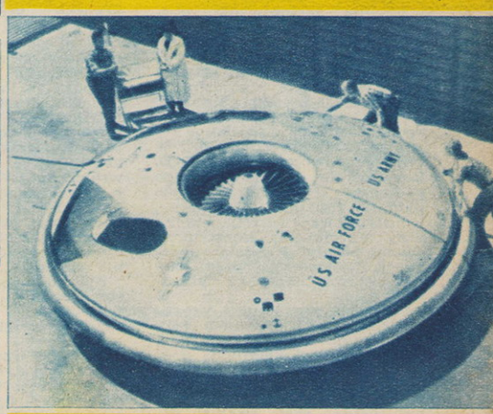
Śmiercionośne atomówki



Po 15 latach opublikowano zdjęcia dwóch bomb atomowych, które w r. 1945 – zrzucone przez Amerykanów – zmiotły z powierzchni ziemi Hiroszimę i Nagasaki, dwa wielkie miasta japońskie. U góry: „Little Boy" (chłopaczek), bomba która zniszczyła Hiroszimę. Niżej: „Fat Boy" (grubasek) – sprawca zagłady Nagasaki.

Foto: „The Aeroplane and Astronautics"

LATAJĄCY TALERZ?



Kanadyjskie zakłady Avro zbudowały eksperymentalny aparat pionowego startu „Avrocar" VZ-9V na zamówienie lotnictwa USA. Pojazd ten ma kształt dysku. Obecnie trwają próby w locie.

Foto: „Flugwelt"

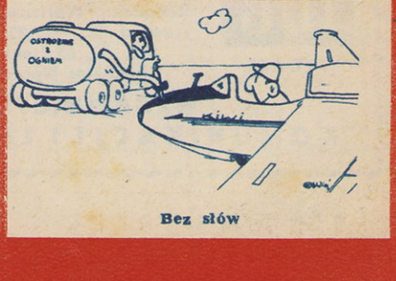
AER LINGUS
IRISH AIR LINES

Tradycyjny wizerunek koniczynki widnieje na nalepkach jakie otrzymują dla swych bagaży pasażerowie irlandzkich linii lotniczych AER LINGUS.

Nowy czechosłowacki śmigłowiec

Czechosłowacki przemysł lotniczy wyprodukował nowy typ małego śmigłowca dwuosobowego XZ-35, przy budowie którego wykorzystano doświadczenia nagromadzone podczas budowy śmigłowca HC-2 inż. Siechty. Na zdjęciu: XZ-35 po przytransportowaniu go samochodem ciężarowym w teren górski, gdzie dokonano szeregu lotów próbnych.

Foto: „Kridla vlasti"



Bez słów